



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Paradero informal y su afectación en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay año 2021.

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Arquitecto**

AUTORES:

Campos Cerna, Alain Stony (ORCID: 0000 0002 0803 8172)

Sáenz Arhuire, Víctor Alfredo (ORCID: 0000 0002 9903 3747)

ASESOR:

Mg. Arq. Víctor Manuel Reyna Ledesma (ORCID: 0000 0002 8552 860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo sostenible

LIMA - PERÚ

2021

DEDICATORIA

Campos Cerna, Alain Stony

A mis padres, a mis hermanos, a mi mejor amigo que está en el cielo, a mis abuelos que desde donde están me cuidan, también le dedico este logro a mis amigos y amigas que estuvieron en este proceso, en mis momentos de bloqueo, le dedico este logro a mi lugar de origen mi amado Huamachuco.

Sáenz Arhuire, Víctor Alfredo

A mi padre y mi abuela, dos de mis pilares que hoy están en el cielo, a mi madre y hermana, que me dan ánimos de seguir avanzando, a mi familia y amigos que me dan un aliento.

AGRADECIMIENTO

A nuestro asesor, Arq. Víctor Reyna por guiarnos en el desarrollo de este proyecto de investigación, a nuestras familias por el apoyo incondicional y la paciencia que nos tuvieron durante todo este proceso de investigación para cumplir la meta tan deseada.

Presentación

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento con el Reglamento de Grados y Títulos brindados por la Universidad Cesar Vallejo con el fin de adquirir el título profesional de Arquitecto presentamos la tesis titulada **“Paradero informal y su afectación en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021”**, con el objetivo de determinar la influencia entre la variable paradero informal y la variable sistema de transporte interprovincial.

El presente trabajo posee 8 capítulos. En el primer capítulo se explica sobre la realidad problemática donde se describe la situación a nivel local, nacional e incluso internacional, puesto que no es un problema ajeno a otros países de Latinoamérica. En el segundo capítulo se expone nuestro marco teórico junto a nuestras variables y de igual manera el marco conceptual. En el tercer capítulo se dan a conocer la operacionalización de las variables, la metodología que se empleó en la investigación, el tipo de estudio, el diseño de la investigación, la población y muestra, técnicas e instrumento de recolección de datos. En el cuarto capítulo se exponen los resultados obtenidos y la prueba de hipótesis. En el quinto capítulo se describe la discusión de los resultados contrastados con los antecedentes. En el sexto capítulo se exponen las conclusiones de la investigación. En el séptimo capítulo presentamos las recomendaciones del presente trabajo. Al final del documento se ubican las referencias bibliográficas y de igual manera los anexos presentados.

Señores del jurado, esperamos que el presente trabajo de investigación sea evaluado y obtenga su aprobación.

Los Autores

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO	III
PRESENTACIÓN.....	IV
ÍNDICE DE CONTENIDOS	V
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS	IX
RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	7
III. METODOLOGÍA	24
3.1.Tipo y diseño de investigación	24
3.2.VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN.....	24
3.3.Población, muestra y muestreo.....	27
3.4.Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	28
3.5.Procedimientos	29
3.6.Método de análisis de datos.....	30
3.7.Aspectos éticos	33
IV. RESULTADOS.....	34

V. DISCUSIÓN.....	52
VI. CONCLUSIONES	54
VII. RECOMENDACIONES	56
VIII. REFERENCIAS.....	57
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1	
Características de vía.....	21
TABLA 2	
Tabla de operacionalización de variable 1: Paradero	
Informales	25
TABLA 3	
Tabla de operacionalización de variable 2: Sistema de transporte	
Interprovincial.....	26
TABLA 4	
Tabla de aplicación de expertos.....	29
TABLA 5	
Tabla de Alfa de Cronbach.....	32
TABLA 6	
Confiabilidad de instrumento.....	33
TABLA 7	
Confiabilidad de instrumento.....	33
TABLA 8	
Paradero informal	34
TABLA 9	
Sistema de transporte interprovincial.....	35
TABLA 10	
condiciones físicas	36
TABLA 11	
Percepción del usuario	37
TABLA 12	
Concentración	38

TABLA 13	
Agencias de transporte.....	39
TABLA 14	
Red de transporte	40
TABLA 15	
Unidades de transporte	41
TABLA 16	
Prueba de hipótesis general	43
TABLA 17	
Prueba de hipótesis específico 1	44
TABLA 18	
Prueba de hipótesis específico 2	45
TABLA 19	
Prueba de hipótesis específico 3	47

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

GRÁFICO 1: PEA	19
FIGURA 1: Imágenes del entorno	3
FIGURA 2: Imágenes del entorno	4
FIGURA 3: Imágenes de la vía en estudio	21
FIGURA 4: Corte de la vía en área de estudio	22
FIGURA 5: Paradero informal	34
FIGURA 6: Sistema de transporte interprovincial	35
FIGURA 7: Condiciones físicas	36
FIGURA 8: Percepción del usuario	37
FIGURA 9: Concentración	38
FIGURA 10: Agencias de transporte	39
FIGURA 11: Red de transporte	40
FIGURA 12: Unidades de transporte	41

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objeto determinar la influencia que guarda el paradero informal con el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021.

Además, la investigación se realizó desde un enfoque cuantitativo, tiene una metodología de tipo básico, con un diseño no experimental, nivel correlacional. De acuerdo a lo investigado y del juicio de 3 expertos se formuló un instrumento (cuestionario digital) compuesto por 18 preguntas además de la técnica de observación, para poder reunir los datos necesarios aplicados en nuestra muestra de 69 usuarios, teniendo como población un número de 1200 pasajeros por día. Una vez puesta en campo el instrumento que a su vez fue medido por la escala de Likert y filtrado por el programa SPSS 21.

Los resultados obtenidos se interpretaron con el fin de corroborar las hipótesis planteadas en cuanto a la relación entre dimensiones arrojando niveles de significancia y confiabilidad muy altas.

Palabras clave: Red de transporte, Unidades de transporte, Percepción del usuario.

ABSTRACT

The purpose of this investigation was to determine the influence of informal stops with the interprovincial transport system in the city of Chancay by 2021.

In addition, the research was carried out from a quantitative approach, has a basic type methodology, with a non-experimental design, correlational level. According to the research and the judgment of 3 experts, an instrument (questionnaire) was formulated, consisting of 18 questions in addition to the observation technique, in order to gather the necessary data applied in our sample of 69 users, having as a population a number of 1200 passengers per day. Once the instrument was fielded it was measured by the Likert scale and filtered by the SPSS 21 program.

The results obtained were interpreted in order to corroborate the hypotheses raised regarding the relationship between dimensions yielding very high levels of significance and reliability.

Keywords: Transport network, Transport units, User perception.

I. INTRODUCCIÓN

Para Rosi (2019) el sistema de transporte interprovincial consiste en el traslado de personas y mercadería, de una ciudad a otra, llegando a abarcar rutas de todo el país, sin embargo el ministerio de transportes y comunicaciones nos muestra que del total de empresas que laboran a nivel nacional, el 89% lo hace de manera informal, utilizando locales que cumplen la labor de terminales informales y haciendo uso de paradero informal, los cuales, según Molina (2019) se dan debido a la ausencia de formalidad y organización de horarios y puntos de embarque y desembarque.

Según (Trujillo, 2020). En el ámbito internacional, se puede observar que este tipo de transporte y la densidad poblacional han presentado un crecimiento proporcional entre ambos, el cual opta por la calidad de servicio en el sector de transporte de pasajeros. El número de pasajeros que vienen desde el extranjero hacia nuestro país presenta un constante crecimiento, pues según el Instituto Nacional de Estadística (INEI) en el año 2016 se registraron 12,889.23 ingresos al país y 12,261.419 salidas a países sudamericanos, en los cuales aún existen deficiencias en el transporte interprovincial, dado que estos no se abastecen para cubrir el número de llegadas en los diferentes puntos de desembarque, pues se sobrecargan de pasajeros.

Latinoamérica en la actualidad presenta un gran déficit enfocado en el sistema de transporte interprovincial, pues, es necesario que se fortalezcan las instituciones más que una inversión en infraestructura, la capacitación del equipo técnico para generar un adecuado planteamiento además de la ejecución de proyectos que puedan cumplir con las necesidades de los pasajeros. Según CEPAL (2018) la eficiencia y competitividad en el sector transporte se basa en la economía mundial, donde se da la globalización.

Para Villar (2021) la ciudad latinoamericana tiene como una de sus características principales el proceso de urbanización que se da en estas, lo cual produce un crecimiento desordenado. Desde el principio, estas ciudades se han enfrentado a un precario sistema de transporte público, lo cual afecta a millones de hogares. Entre los problemas que enfrentan las ciudades están la baja cobertura del sistema de transporte, lo cual deja algunas zonas fuera del servicio y la poca

disponibilidad de los servicios en cuanto a horarios y frecuencia, esto afecta de manera negativa a la movilidad urbana. Como consecuencia, si sumamos la ausencia de opciones de movilidad es que aparecen los servicios de transporte informales con la finalidad de satisfacer las necesidades para estas áreas.

En el Perú, la informalidad se presente en el 50% del transporte interprovincial, ya que en la actualidad existe un aproximado de 8500 buses interprovinciales circulando en el país de manera informal, incumpliendo las normas que regulan el sistema de transporte. Según el INEI (2017) el sector transporte empleó más de 1,2 millones de personas, de las cuales el 83% fueron empleados de manera informal.

Para Trujillo (2020) el principal problema que enfrenta nuestro país es que las actividades de transporte tales como embarque y desembarque de pasajeros además de mercadería que se realizan en áreas no permitidas, así como los terminales de estas empresas no cuentan con la infraestructura adecuada, brindando un servicio precario a los pasajeros.

Otro problema que generan estas empresas es la congestión vehicular, lo cual obstaculiza la circulación, además de generar contaminación ambiental, acústica y visual, que la mayoría de vehículos se encuentran en malas condiciones, incluso a veces no pasan las revisiones técnicas vehiculares ocasionando malestar a los usuarios y transeúntes. Así mismo, según Quispe (2015), muchas de estas empresas informales solo cuentan con permiso para courier, sin embargo, también realizan actividades de transporte de pasajeros, realizando los embarques y desembarques en paraderos no autorizados, en la vía pública calles y frente a sus oficinas.

En el distrito de Chancay, según el plan de desarrollo urbano (2009), nos enfocaremos en el transporte interprovincial, tres agencias de viaje son las que transitan en el distrito. Cabe recalcar, que estas no cuentan con un terminal dentro de la ciudad, por ese motivo usan la intersección de la calle Luis Felipe del Solar y la carretera Panamericana Norte. Este cruce es empleado de manera informal como paradero de transporte interprovincial, para embarque y desembarque de pasajeros y mercadería. El punto aquí es que el paradero no es solo utilizado por estas empresas, sino también por colectivos informales que cubren las mismas

rutas de Chancay - Lima - Chancay, Chancay - Huacho - Chancay y Chancay - Barranca - Chancay, muchas veces causando aglomeración en las horas punta, además del espacio reducido de la zona de pasajeros.

FIGURA 1: IMÁGENES DEL ENTORNO



Fuente: Elaboración propia (2021)

En la fotografía se puede apreciar como un bus interprovincial y un auto colectivo esperan pasajeros, el bus se encuentra mal estacionado pues está estacionado a mitad de la carretera.

FIGURA 2: IMÁGENES DEL ENTORNO



Fuente: Elaboración propia (2021)

Como siguiente evidencia observamos que los buses no solo hacen uso del paradero informal, sino que usan más partes de la carretera para embarcar y desembarcar exponiendo a los pasajeros. Dado lo expuesto anteriormente, se puede entender que el paradero informal entorpece el sistema de transporte interprovincial, lo cual es un gran problema que aqueja no solo a la ciudad, sino al país entero debido a la falta de educación vial.

Ahora bien, el deficiente sistema vial, que no cuenta con los adecuados criterios de diseño para mejorar el tránsito de vehículos y personas; y los medios de transporte privados que están cada día en aumento provocando un escenario que hace menos posible una movilidad adecuada, pues estos problemas generan que la accesibilidad sea deficiente y la seguridad se vea comprometida al momento de movilizarse dentro o fuera de la ciudad y a su vez generando contaminación ambiental como disminuyendo el confort de los habitantes.

Dado lo expuesto anteriormente, podemos entender que los paraderos informales son parte de un gran problema que afecta a todo el sistema de transporte interprovincial, no solo en la ciudad de Chancay, sino en todo el país, esto debido a que no se respetan las normas de tránsito, por parte de los conductores de los

medios de transporte además de los usuarios y de los pasajeros, ya que estos contribuyen al problema haciendo uso de las calles para embarcar o desembarcar de una unidad. Es por esto que con la finalidad de esclarecer el problema se formula la siguiente pregunta: ¿Cuál es la influencia del paradero informal en el sistema de transporte interprovincial en Chancay al año 2021?, la cual servirá de guía para esta investigación.

Para demostrar la importancia de la presente investigación se presentan las siguientes investigaciones

En primer lugar, la justificación social de la investigación se debe al descuido y como resultado el deterioro del antiguo paradero, sin el mantenimiento necesario además de la ausencia de criterios de diseño tanto arquitectónicos como urbanos, dejando así al sector informal a libre disposición, deteriorando incluso al entorno del paradero ubicado en el cruce de la calle Luis Felipe del Solar y la Panamericana Norte. Esta investigación busca llegar a las autoridades pertinentes con el fin de reestructurar al sector transporte tanto a las empresas de transporte como a los usuarios, mediante la mejora del paradero.

Como justificación práctica indicamos que la presente investigación busca reunir información necesaria además de poder servir como base de datos para futuras investigaciones como público en general, estudiantes, profesionales, autoridades o entidades que lo requieran, además el presente estudio tiene como base investigaciones referenciadas al final del documento, la investigación entra en el contexto de urbanismo siguiendo esa línea de investigación, abordando temas como los paraderos improvisados o informales, el estado de ellos además de analizar el sistema de transporte interprovincial que tenemos actualmente en nuestro país.

Como justificación teórica de la presente investigación se apoyó en teorías que nos ayudaron a entender la red vial desde otros puntos de vista, así como la del tráfico vehicular que fueron el punto de partida para desarrollar la investigación.

Como justificación metodológica indicamos que los resultados que se obtuvieron durante el proceso de estudio servirán como antecedente de posibles y futuras investigaciones con un tema que aborde las variables del presente

documento puesto que se diseñó instrumentos para la recolección de datos que contaron con la validez y confiabilidad requerida.

Esta investigación tiene como objeto determinar la influencia que tiene el paradero informal en el sistema de transporte interprovincial en Chancay al año 2021, además, determinar cuál es la relación que existe entre las condiciones físicas del paradero con las agencias de viaje, la relación entre la percepción del usuario con la red de transporte y la relación entre la concentración y las unidades de transporte.

Para esta investigación se asume la siguiente hipótesis, el paradero informal influye significativamente en el sistema de transporte interprovincial en Chancay al año 2021.

II. MARCO TEÓRICO

Como antecedentes internacionales Tarazona (2018), realizó la investigación titulada “Arquitectura para el desarrollo del transporte regional, terminal de Yopal”, planteó como objetivo general elaborar un diseño para el terminal de transporte en la ciudad de Yopal, el cual pueda satisfacer las necesidades de los pasajeros y alivie la movilidad intermunicipal, haciendo posible la interconexión conjunta con los demás equipamientos de la ciudad y que además aporte a la economía de la región y al desarrollo social, haciendo que la ciudad de Casanare sea reconocida como destino turístico.

La metodología de esta investigación es analítica correlacional y de carácter descriptivo. Concluye que la arquitectura es un elemento básico para que se dé el desarrollo urbano, dado que genera la armonización de las infraestructuras conjunto con el desarrollo sostenible, el cual permite que la calidad de servicio sea óptima para los usuarios además de descentralizar los bienes y servicios con el terminal terrestre.

Torres (2016) en su investigación “Estudio de mobiliario urbano para paraderos de buses alimentadores de la ruta Los Esteros de la Metro-Vía, recorrido CSLA. La Fragata Sur de la ciudad de Guayaquil”, tuvo como objetivo general proponer un diseño de mobiliario urbano en los paraderos en la ruta Los Esteros de la Metro vía en los paraderos de buses alimentadores. La metodología usada en esta investigación es cualitativa y de carácter descriptivo.

La investigación concluye que el mayor problema al que se enfrenta la población es la ausencia de equipamientos, dado que solo existen señaléticas horizontales y verticales en el área de los paraderos, lo cual no es recomendable dado que muchos conductores no respetan los espacios señalados, generando que el espacio para los usuarios pierda su función.

Velásquez, (2015) realizó la investigación titulada “Espacio público y movilidad urbana, Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)”, la cual tiene como objetivo determinar estrategias de manejo de movilidad las cuales promuevan el uso de medios de transporte no motorizados en los espacios públicos que se originan sobre la línea 1 del metro de Maracaibo, el cual se sitúa en el corredor Sabaneta.

Esta investigación es sintética comparativa, para lo cual el investigador recopila gran cantidad de datos de diversas unidades de análisis, para realizar la comparación de los distintos atributos de estas unidades. Llega a la conclusión que el impacto de la introducción del Metro, considerada como una práctica acertada de planificación de transporte, disminuye si no es considerada la accesibilidad, diversidad y la cualificación de los espacios públicos, como indicadores para emplear la movilidad.

Delgado (2009) en su investigación “Terminal de transportes centro cultural norte de Bogotá”, tiene como objetivo general, diseñar un equipamiento de transporte como es el terminal de transporte de Bogotá, el cual haciendo uso de la tecnología digital pueda generar la información necesaria para crear espacios que no sean solo funcionales, sino también que den una mayor calidad de espacio para los usuarios. Cómo metodología utiliza un análisis cuantitativo utilizando los datos productivos y jurídicos relacionados al transporte, los planes de desarrollo urbano, el reparto modal y la motorización.

También estudia la ideología del uso del automóvil y las conductas sociales que conllevan a este. Finalmente concluye que el modelo de movilidad “coche centrista” es deficiente, pues a mayor número de autos es mayor la crisis del modelo. Desde 1980, este modelo de movilidad ha demostrado y comprobado ser deficiente y que perpetuarse es no solo absurdo sino también ilógico en términos políticos y sociales, pues incrementa la brecha social entre quienes tienen mayor poder adquisitivo y los que no.

Navarajo (2006) en su investigación “Terminal terrestre y centro de transferencia para el municipio de El Progreso, Jutiapa”, tiene como objetivo general mejorar la seguridad de los usuarios que acuden y transitan alrededor del área urbana de la ciudad, otorgando una opción arquitectónica y urbanista que disminuya el caos del sistema de transporte. La metodología usada para esta investigación es cuantitativa y de tipo descriptiva correlacional. Llega a la conclusión que según el análisis que se realizó en tres terminales terrestres, deben contar con ciertos ambientes que ayudarán al mejoramiento de la calidad de servicio, logrando que la funcionalidad de este sea completa.

Como antecedentes nacionales tenemos a Trujillo (2020) realizó el trabajo de investigación titulado “Servicio de transporte de pasajeros y requerimientos urbanos - arquitectónicos para el desarrollo de un terminal terrestre interprovincial, Tumbes”, cuyo objetivo determinar el flujo vehicular, los servicios prestados, los ambientes que son necesarios además de las condiciones arquitectónicas y necesidades urbanas que se deben tomar en cuenta para desarrollar un terminal terrestre interprovincial en Tumbes. La metodología usada en esta investigación tiene un diseño no experimental, transversal descriptivo y explicativo. El autor llegó a la conclusión que los terminales terrestres deben contar con los ambientes necesarios para satisfacer a los usuarios, y a las empresas tomando en cuenta el flujo vehicular y los servicios a prestar.

Ángeles (2020) llevó a cabo la investigación titulada “El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca” la cual presenta como objetivo principal realizar un análisis sobre el impacto que se genera a partir del sistema de transporte interprovincial sobre el área urbana en la ciudad de Barranca. Esta investigación emplea el método descriptivo mixto y cuenta con un diseño fenomenológico. Concluye que el impacto es generado por el transporte interprovincial, de la misma forma que lo produce el transporte pesado y liviano, provoca congestión vehicular debido al tránsito lento, dado que, al emplear espacios urbanos destinados a otros usos para zonas de embarque y desembarque, genera inseguridad y contaminación ambiental, a su vez permitiendo que los vehículos ingresen al área urbana inadecuada.

Zapata (2019) realizó la investigación titulada “Necesidades para embarque y desembarque de pasajeros hacia la sierra liberteña para la propuesta del Terminal Terrestre Este Trujillo 2018” cuyo objetivo principal determinar cuáles son las necesidades que deben satisfacer las zonas de embarque y desembarque para vehículos que se transportan hacia la sierra liberteña para el diseño de un terminal terrestre.

Esta investigación presenta una metodología no experimental dado que no se están manipulando las variables, además es de carácter transversal descriptivo y de tipo cualitativa. En base a los objetivos concluyen que las necesidades que presentan los pasajeros que se embarcan y desembarcan es tener zonas

diferenciadas de paraderos públicos para los diferentes tipos de vehículos, salas de espera, contemplando el número de agencia de viajes que brindan su servicio en la ciudad.

Briceño (2018) en su investigación “Implementación de un terminal terrestre interprovincial, para mejorar el servicio al usuario y evitar el deterioro del distrito de Cajabamba, departamento de Cajamarca 2017” plantea como principal objetivo fue ejecutar el proyecto de un terminal terrestre para brindar una mejor calidad de servicio al usuario que usa transporte interprovincial y evitar que la ciudad se deteriore. La metodología empleada es analítica cuantitativa, pues las variables buscan impulsar el mejoramiento de la calidad de servicio, así como también evitar que el casco urbano de la ciudad se deteriore. Esta investigación concluye que la mayor parte de los paraderos de la ciudad de Cajabamba, están actualmente en mal estado, dado que las empresas que circulan son informales y no se invierte en hacer que la infraestructura sea la adecuada, lo cual hace que la calidad del servicio baje.

Guerrero (2018) realizó la investigación “Terminal terrestre interprovincial Pucallpa - Perú”, para la cual el objetivo general fue elaborar un diseño de un terminal terrestre interprovincial para la ciudad de Pucallpa. La metodología empleada fue cuantitativa y de tipo descriptivo correlacional. Luego de estudiar proyectos internacionales y nacionales llega a la conclusión que los terminales terrestres en Perú no cuentan con zonas comerciales o ambientes de recreación, a excepción de El Gran Terminal Terrestre de Lima Plaza Norte, el cual posee un centro comercial, sin embargo, en el extranjero estos equipamientos son parte importante de la ciudad y su economía.

Definición teórica de las variables

Como variable 1 tenemos a definición de paradero informal que según la Ley N.º 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento DS N°017-2009- MTC (2009) establecen las definiciones y parámetros respecto del régimen del transporte terrestre urbano e interprovincial. Indican que los paraderos son parte complementaria de un sistema de transporte nacional, regional y urbano, estos forman parte de un diseño del sistema vial, adaptados en tramos específicos con las características apropiadas para el embarque y desembarque de pasajeros al

momento de que el vehículo se detenga en cada punto definido respetando el Reglamento de tránsito.

Molina (2019) Indica que en Lima Metropolitana existe la ausencia de formalidad y organización en cuanto a horarios y puntos específicos (paraderos) para el área de transporte público, en otras palabras no podemos saber con exactitud a qué hora va a estar una unidad de transporte en un punto en especial en este caso un paradero cercano al punto de inicio de nuestro trayecto, a pesar de todo ello el limeño, hoy en día sabe que en las mañanas muy temprano puede encontrar buses de transporte público y de igual manera para el caso de la noche a una hora muy tarde puede encontrar unidades que se dedican a trabajar en un horario que entra a formar parte de un turno nocturno (madrugada) con lo que estamos seguros que a la hora que se necesite o se requiera de un medio de transporte público este no será difícil de acceder, puesto que de alguna u otra forma se cubren todos los horarios necesarios para los diferentes tipos de usuarios.

Por otro lado, esto trae como consecuencia que los limeños estén muy acostumbrados a tomar buses, combis o incluso colectivos en cualquier punto o esquina de su trayecto debido a que siempre encontrarán una unidad de transporte con facilidad así sean estos de transporte informal. Ahora podemos afirmar que el transporte público es un sistema ineficiente tanto social que abarca a los choferes sin educación ni buen trato, a sus cobradores con malas prácticas provocando que el desplazamiento de los pasajeros no sea una experiencia confortable y a su vez la inadecuada infraestructura vial donde ubicamos la falta de paraderos bien diseñados además de bien distribuidos.

En el sistema de transporte, los paraderos de buses son parte de un espacio público, multifuncional y de uso colectivo sin olvidarnos del aspecto social. Este mobiliario urbano tiene como función albergar a los usuarios que aguardan por un medio de transporte. Los paraderos de buses hacen más fácil el encuentro entre los medios de transporte público y los pasajeros. Tienen como objetivo brindar el acceso al sistema de transporte además de ofrecer rutas y servicios de la ciudad donde se ubica. Tiene como propósito que los pasajeros cuenten con las condiciones mínimas de eficiencia, protección contra los acontecimientos climáticos y de comodidad mientras dura el tiempo de espera.

Dimensión 1: Condiciones físicas

Según Paez & Prieto (2019) en su tesis de maestría nos dan a conocer que el espacio público cuenta con condiciones físicas de acuerdo a categorías, 4 para ser específicos de los cuales los vamos a explicar brevemente:

- Categoría 1: La ubicación de los paraderos
- Categoría 2: Los tipos de materiales empleados para la construcción de los paraderos.
- Categoría 3: El tamaño de los paraderos no es el adecuado para todo tipo de unidades de transporte.
- Categoría 4: Las características de la zona de embarque y desembarque.

Dimensión 2: Percepción del usuario

Según Gutiérrez y Sánchez, (2018) podemos definir que la sensación del usuario puede variar conforme su nivel adaptación avanza en cuanto a la experiencia vivida en los ambientes de los cuales se esté analizando, en este caso puede ser de un servicio prestado o de alguna otra opción. Según Flores, (2018) podemos afirmar que la percepción es una conclusión que nos otorga el análisis de un estado de ánimo para poder evaluar el servicio o la experiencia adquirida durante una actividad específica.

Dimensión 3: Concentración

En la revista EURE encontramos que Santiago (1991) habla que la concentración es un término global en la que tiene como principal objetivo agrupar no sólo objetos sino también en este ámbito, elementos urbanos como pequeños grupos de personas formando lo que hoy en día conocemos como asentamientos humanos, ahora de igual manera podemos definir según lo leído que aplica para el cúmulo de automóviles lo que también llamamos hoy en día en las grandes ciudades y principalmente en horas puntas “congestión vehicular” puesto que toda agrupación de cualquier componente nos lleva al término de Concentración.

Variable 2: Sistema de transporte interprovincial

Según Pulla (2019) Al hablar de un sistema de transporte podemos incluir el término movilidad que esta tiene como característica el traslado no solo de objetos

sino también de personas de diversas ciudades a nivel mundial, empleando las vías como conectores; es así, que las áreas cercanas o distantes, se pueden interconectar en diversas ciudades, ocasionando que se de movilidad en la ciudad y que la conectividad del espacio público se dé como principal función.

De igual manera Rosi (2019) indica que el sistema de transporte a nivel interprovincial consta en movilizar personas, equipos y bienes de una ciudad a otra, incluso abarcando todo el país, en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones declara que, de todas las empresas, el 89% es informal, dejando así en claro que esa realidad es una problemática con un área de estudio a desarrollar.

Dimensión 1: Agencias de transporte

Según la Asociación de Cargadores de España (2016), las agencias de transporte son las que realizan actividades en este caso vía terrestre y estas a su vez prestan servicios que pueden ser para movilizar mercadería (carga) o personas en el caso de la presente investigación a nivel nacional.

Según el reglamento de Agencias de viajes y turismo, el Decreto supremo N° 004-2016 MINCETUR nos indica que las agencias de transporte son un tipo de comercio del rubro turístico dentro y fuera del país y así lograr satisfacer la necesidad de transportarse de los usuarios.

Dimensión 2: Red de transporte

Según Trujillo y Gómez (2019) nos señalan que la red de transporte está compuesta por un conjunto de elementos como rutas, carreteras, los tipos de transporte mismo, tanto los públicos como los privados, además a ello podemos incluir en el caso de nuestro país al metropolitano y el tren.

Jacha (2012) La red de transporte significa conectar o enlazar diferentes distritos, ciudades por carreteras, ayudando así al comercio, turismo además de otras actividades generando relaciones para un desarrollo social, político y urbano en ascenso.

Para Carranca (2017) nos indica que la red de transporte por lo general tiene un ordenamiento centralizado es decir que la gran mayoría debe ir a una ciudad principal para poder luego dirigirse a su destino final convirtiéndolo en un sistema

ineficiente proponiendo un nuevo modelo de ordenamiento de centros y sub centros para optimizar la red de transporte.

Según la cátedra de la universidad de Uncuyo (2017) que habla sobre el transporte nos dice que es un grupo de rutas de buses, autos al igual que otros sistemas de transporte que se movilizan en la ciudad.

Dimensión 3: Unidades de transporte

Según el decreto supremo N° 017-2009-MTC (ministerio de transportes y comunicaciones) sabemos que las unidades de transporte son un grupo de vehículos designados para prestar servicios de movilización, estas pueden variar de acuerdo al aforo límite.

Bases teóricas

Teoría General: Teoría General de Sistemas, Modelos Urbanos y Planificación (Dinámica de Sistemas)

En la Teoría General de sistemas (1989) cuenta con las funciones de Investigar tanto a otras teorías, reglamentos además de otros ámbitos a los cuales se pueda usar de base; otra función es Estimular el proceso de otros investigadores y como tercera función se da la de promover las investigaciones mediante el cruce de información entre investigadores.

En el caso de los modelos urbanos tenemos 2 modelos:

- a) Modelo "Dinámica Urbana" (Forrester) Quien indica que la ciudad (urbe) es un sistema con 3 elementos básicos que son la industria, la población y la vivienda.
- b) Modelo de Decozeville el cual se inicia para modificar el modelo de Forrester ya que esta solo se basaba en modelos de ciudades norteamericanas y europeas.

Que para dejar en claro se exponen 2 aspectos, en el área de construcción y formalización de modelos urbanos y el aspecto geográfico.

En el Planeamiento Urbano se habla de las dificultades urbanas como el fracaso de propuestas urbanas teniendo como factor importante a la ausencia de control por parte de las autoridades.

Teorías vinculantes: Teoría de la Red Urbana

Según Niko (2005) La Red Urbana es una conformación compleja que no solo incluye a los edificios arquitectónicos si no a los espacios que encontramos entre ellos, la teoría de la red urbana tenemos tres principios fundamentales que de igual manera aplican en una teoría de red urbana en base a un reglamento para poder aplicar la teoría en mención, puesto que una red urbana no se considera existente cuando las conexiones son mínimas, lo que nos lleva a que el diseño de la red carece de complejidad, La teoría de la red urbana indica que una ciudad es inexistente si esta no es lo suficientemente compleja pero sin dejar la organización de lado ya que esta puede llegar a causar estragos hasta orillar a la nueva ciudad a la desorganización total.

Para está presente investigación tomamos en cuenta los principios de las Redes urbanas iniciando con la Jerarquía que permite conexiones organizadas por niveles que comienza por senderos peatonales que se consideran el nivel más bajo, subiendo de nivel llegamos a las vías que pueden llegar a contener mayor cantidad de capacidad ya que sin la jerarquía la red puede llegar a desarticularse. Como segundo principio nos mencionan las conexiones que se construyen entre puntos claves llamados Nodos permitiendo construir las conexiones dando como resultado el crecimiento urbano.

Finalmente, la teoría de la Red Urbana tiene como principio final a los Nodos que en esta investigación analizaremos la situación de cómo un paradero informal impacta en los elementos naturales, también la teoría nos indica que hay diferentes tipos de nodos, entre ellos están los parques, tiendas e incluso paraderos. Los nodos no solo son edificaciones o un gran monumento si no también algo más sencillo, se le conoce como nodo siempre y cuando sea un punto para que la gente lo use como referencia sin dejar de ser funcional.

Teoría del Tráfico Vehicular

La Teoría del Tráfico (Fernandez,2011) identifica al transporte como un acontecimiento físico donde las actividades que pueden ser estudios, trabajo, esparcimiento o cualquier otro tipo de actividad para satisfacer una necesidad a corto o mediano plazo generando cambios con el sistema de transporte existente y poniendo a disposición los elementos que la conforman, como lo son las vías

(carreteras, autopistas) con las unidades de transporte, equipamiento urbano e incluso mobiliario urbano para que se puedan realizar cambios a largo plazo en específico con la finalidad de llegar a crear nuevos espacios urbanos y generando impacto en un sistema de transporte con tráfico.

El tráfico trae consigo la congestión vehicular trayendo consigo a los términos de congestión vehicular, segregación urbana y así logrando formar colas inmensas que traen como resultado las colas por la acumulación de vehículos, el ruido que este se genera y además la contaminación por gases de efecto invernadero. Podemos decir que el término congestión es bastante básico, pero indica el retraso por lentitud de desplazamiento y logrando así la demora de la necesidad de transportarse de un punto a otro.

Marco Conceptual

Accesibilidad

Para Alonso (2018) la accesibilidad es la facultad de las personas de aprovechar adecuadamente las situaciones de autonomía como primordial condición para desarrollar sus actividades diarias, sin tener alguna restricción debido a la incompatibilidad del medio físico con la integración social y la equidad de oportunidades.

Aglomeración

La aglomeración según la RAE es el acto de juntar, reunir objetos e incluso personas.

Aglomeración de usuarios

Según la RAE se genera cuando muchas personas se amontonan para el uso de un comercio o algún otro servicio necesario para satisfacer una necesidad específica.

Aglomeración de vehículos

También conocido como congestión vehicular que según la RAE este término es la acumulación de muchos vehículos que se van movilizand y que así cada uno avanza lentamente y de manera irregular.

Área de circulación peatonal

Según Peralta (2016) son zonas o áreas que pueden cumplir una doble función como son los pasillos que tienen la principal función de conectar espacios y a la vez circular los usuarios, ahora como este ejemplo podemos usar los recibidores, rampas o escaleras, estas conexiones pueden ser manera vertical y horizontal, estas áreas cumplen un papel importante pues de ellas depende que el edificio o áreas urbanas para que estas se interrelacionen.

Área de desembarque

Según Aduanas el área de desembarque está diseñado y destinado para actividades de descarga de los sistemas de transporte una vez llegado a su destino.

Área de embarque

También conocido como zona de embarque que está diseñada y designada para que los viajeros que van a abordar un medio de transporte, pueden ser aéreos, marítimos y en este caso el sistema de transporte terrestre.

Área de ventas de pasajes

Es el área designada para la acción de vender, este puede ser manteniendo actividades tradicionales o de manera como hoy en día en la era digital se han desarrollado, el proceso concluye al momento que se le entrega al usuario su comprobante y boleto para su respectivo viaje.

Autos

Según ConceptoDefinicion.com (2021), el nombre de automóvil se le llama a una maquinaria con la capacidad de tomar de una fuente fósil suficiente energía para iniciar su propio movimiento, el movimiento es generado por la inclusión en su diseño de motores que vienen incorporados, y los mismos son de acuerdo a la capacidad de personas, mercancía o peso que pueda transportar el vehículo, Los automóviles poseen la capacidad de desplazarse y conducir por sí solos.

Circulación

Según Sáez (2012) La circulación es un modelo de plan que no define ni maneja el rumbo y mucho menos los modos para trasladarse de un punto a otro, pero si bien es cierto entendemos por circulación que es una actividad que se basa en ir de un punto a otro y en cualquier escenario.

Comercio ambulatorio

Para Torres (2018) identifica el comercio ambulatorio como comercio en la vía pública como un quiebre urbano en nuestra sociedad que viene de tiempo atrás, sabemos también que el comercio ambulatorio es un tipo de acción que se lleva a cabo en espacios públicos sin una autorización otorgada por autoridades legisladoras.

Congestión vehicular

Según Bayona y Márquez (2015) indican que, también conocido como embotellamiento por consecuencia de la sobrepoblación de vehículos, alterando la velocidad del tránsito en específico de las horas puntas.

Custer

Conocida también como combi, lleva ese nombre por un conocido modelo Coaster de la marca Toyota que era una especie de minibús en 1969 que fue creado en Japón.

Estado de conservación

Es un factor importante que nos indica si algún objeto o especie tiene probabilidades de seguir existiendo tanto a corto plazo como a largo plazo, lo cual se toma como base pruebas recogidas durante la historia, podemos decir que el estado de conservación es una característica que se puede medir, no solo en referencia al medio ambiente si no también en el arte, en la biología, en el caso de esta investigación a los nodos urbanos y con ello al mobiliario que la compone.

Estética

Es un factor importante puesto que es la imagen que se muestra hacia los usuarios y debe emanar agrado, lo cual incluye la limpieza y pulcritud cuando se ejecuta un proyecto.

Flujo vehicular

Es una característica que nos permite calcular que tan eficaz resulta la densidad vehicular.

Frecuencia de viajes

Es la cantidad de veces que se repite o se realiza un viaje específico en un lapso determinado de tiempo desde el mismo punto de partida hacia el mismo destino.

Higiene

El término higiene es una característica que nos indica limpieza, salubridad manteniendo una buena estética.

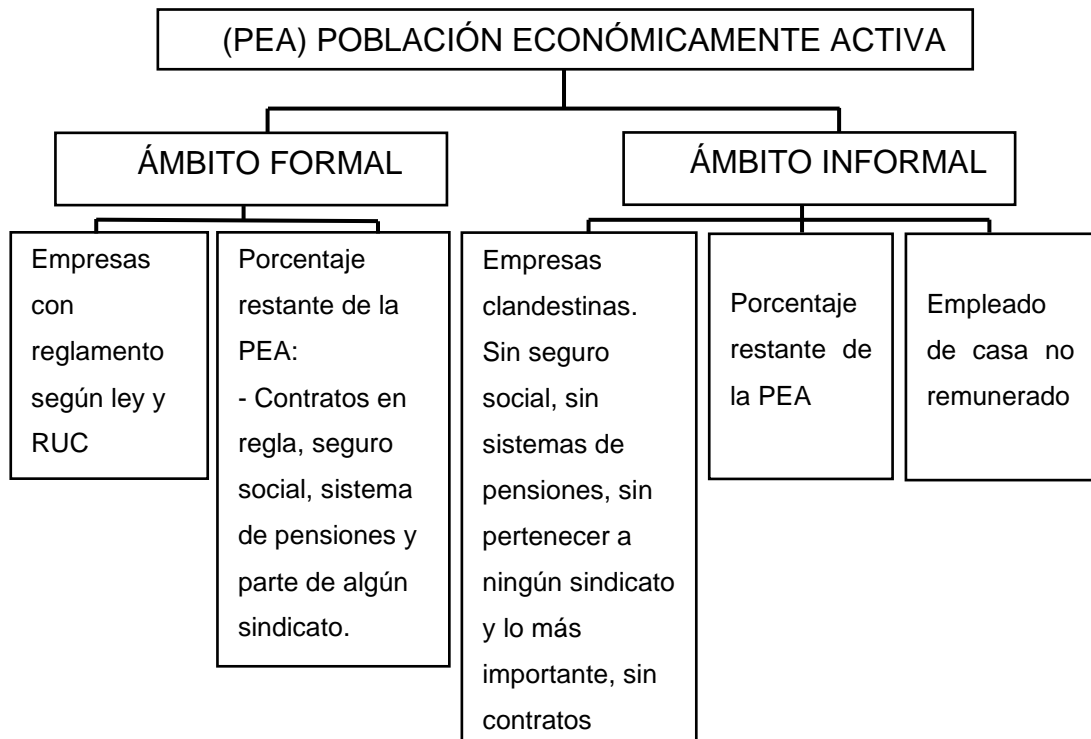
Infraestructura

Trujillo y Gómez (2019) nos indican que la infraestructura está compuesta por elementos urbano - arquitectónicos como por ejemplo los paraderos, casetas de embarques, depósitos, patios entre otros.

Informalidad

Según el Banco Central de Reserva del Perú, la informalidad la conforman los empleadores que tienen bajo su mando empleados fuera del marco legal y de la normativa correspondiente que los mantienen fuera de la protección del estado y lo que este pueda ofrecer.

Gráfico 1: PEA



Fuente: Flores y Rivera (2015)

Ómnibus

Este término está destinado para vehículos con un aforo superior al de un auto tradicional con el fin de transportar a todo tipo de pasajeros, estos a su vez

deben contar con un itinerario preestablecido además de seguir horarios y calendarios ya definidos, recogiendo a los usuarios en paraderos fijos dentro de su ruta ya establecida.

Ruta

Es el trayecto que recorre el conductor para trasladarse desde un punto en específico hasta su destino final.

Satisfacción del usuario

Según la RAE se genera cuando muchas personas o usuarios se amontonan para el uso de un comercio o algún otro servicio necesario para poder cumplir una necesidad específica.

Además, es el nivel que se alcanza según las expectativas del usuario luego de haber culminado un servicio previamente solicitado. El nivel de satisfacción se obtiene de la diferencia entre el costo del producto o servicio y lo que el usuario esperaba en cuanto a la calidad ya sea del producto o del servicio brindado.

Seguridad

Según el portal jurídico interdisciplinario podemos indicar que la seguridad es la manera de evitar las agresiones de cualquier tipo por medio de actividades de conservación tanto humanas como materiales.

Señalización

Según la Ley N° 25862 (2000) es la reglamentación que tiene como objetivo notificar a los usuarios sobre las restricciones y limitaciones que rigen el uso de las carreteras y las infracciones de las condiciones de las normas de tráfico.

Además, para Peralta (2016) la señalización se transmite mediante anuncios que se ubican de manera horizontal o vertical que son decretados por autoridades, entidades que regulan las leyes de tránsito y circulación vehicular.

Tamaño de vías

Según la RNE (Reglamento Nacional de Edificaciones) en el artículo 8, Capítulo III Diseño de vías. Las medidas de las vías pueden dividirse en las vías principales y conforme al siguiente cuadro.

TABLA 1. Anchos de Calzada

ANCHOS DE LA CALZADA		
Clase de Carretera	Ancho de la Calzada (m)	
	Recomendable	Absoluto
R-I o R-II > 8000 TPDA	7,3	7,3
I 3000 a 8000 TPDA	7,3	7,3
II 1000 a 3000 TPDA	7,3	6,5
III 300 a 1000 TPDA	6,7	6.0
IV 100 a 300 TPDA	6.0	6.0
V Menos de 100 TPDA	4.0	4.0

Fuente. Norma M.T.O.P, 2003.

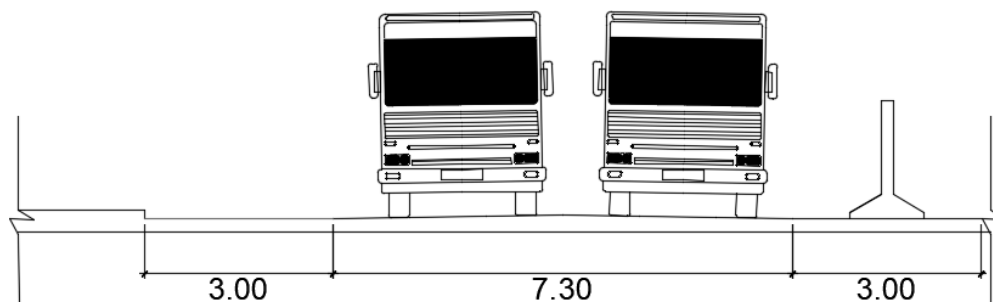
Además de ello en el caso de las carreteras, existe un manual de diseño de carreteras: Diseño Geométrico DG – 2018 MTC/14 en el capítulo I especifica la clasificación por demanda reconociendo la autopista de Segunda clase en la zona de estudio. Para poder corroborar y además complementar la presente investigación se tomaron las medidas correspondientes de la carretera donde se ubica el paradero en cuestión.

FIGURA 3: IMÁGENES DE LA VIA EN ESUDIO



Fuente: Elaboración propia (2021)

FIGURA 4: CORTE DE VÍA EN AREA DE ESTUDIO



Fuente: Elaboración propia (2021)

Tiempo de espera

El tiempo de espera es el lapso de tiempo que se demora un comercio en realizar una tarea específica que inicia desde que el usuario solicita algún servicio y finaliza cuando este se concreta o se entrega.

Tipos de ruta

Según la Cátedra de Transporte impartida por la universidad de Uncuyo en la facultad de Ingeniería (2017) nos señalan que hay diferentes frecuencias, ahí mencionan alta intensidad, tenemos también más de un tipo de ruta como lo son:

- Las rutas urbanas son aquellas rutas de transporte que se realizan dentro de una zona urbana (ciudad).
- Las rutas tipo sub urbana o interprovinciales son las que involucran lapsos de viaje más prolongados.

Transporte informal

Es un sector de la informalidad que ofrece servicios de transporte que atiende al sector de menores recursos como los buses, taxis y otros medios como por ejemplo en nuestro país los colectivos ya que son fáciles de adaptarse a los cambios del entorno urbano. La principal característica del transporte informal es la competencia de los conductores de las unidades por pasajeros causando congestión vehicular provocando un efecto domino llegando a accidentes vehiculares.

Vehículos

Según la RAE es un medio para transportar personas u objetos, también es un medio que se puede manejar bajo la ayuda de un combustible.

Vías

Son áreas abocadas para el uso exclusivo del tránsito y movilización de vehículos de todo tipo de volumen.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Esta investigación, titulada “Paradero informal y su afección en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021”, Es de enfoque cuantitativo, tiene un diseño no experimental además de ser de tipo transeccional-correlacional, es de nivel explicativa.

3.2. Variables y operacionalización

Según Valderrama (2019) define a las variables son las cualidades como pueden clasificar o describir algo, teniendo relación entre sí, estas son importantes para investigaciones ya que la finalidad es desarrollar las relaciones y demostrar su funcionalidad y relación que tienen entre sí.

Paradero informal

Molina (2019) Señala que en Lima Metropolitana existe la ausencia de formalidad y organización en cuanto a horarios y puntos específicos (paraderos) para el área de transporte público, en otras palabras, no podemos saber con exactitud a qué hora va a estar una unidad de transporte en un punto en especial en este caso un paradero cercano al punto de inicio de nuestro trayecto

Sistema de transporte interprovincial

Según Pulla (2019) Al hablar de un sistema de transporte podemos incluir el término movilidad que esta tiene como característica el traslado no solo de objetos sino también de personas de diversas ciudades a nivel mundial, empleando las vías como conectores; es así, que las áreas cercanas o distantes se pueden interconectar en diversas ciudades, ocasionando que se de movilidad en la ciudad y que la conectividad del espacio público se dé como principal función.

TABLA 2: Tabla de Operacionalización de la variable 1: Paradero Informal

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	ESCALA Y VALORES	NIVEL Y RANGOS
1. Condiciones físicas	Accesibilidad	¿Está de acuerdo que la accesibilidad en los paraderos es la indicada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?		
	Seguridad	¿Considera usted que el paradero informal de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021 sea seguro?	Muy en desacuerdo	
	Señalización	¿Está de acuerdo que la señalización instalada en los paraderos es suficiente para todos los usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	(1) En desacuerdo	
2. Percepción del usuario	Comercio ambulatorio	¿Está de acuerdo con el comercio ambulatorio a los alrededores de los paraderos de la ciudad de Chancay al año 2021?	(2) Ni de	
	Satisfacción del usuario	¿Está de acuerdo que el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay logra satisfacer sus necesidades como usuario al año 2021?	acuerdo ni en desacuerdo	
	Tiempo de espera	¿Está de acuerdo con el tiempo de espera que transcurre en el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al 2021?	(3) De acuerdo	
3. Concentración	Aglomeración de usuarios	¿Está de acuerdo que la aglomeración de personas dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	(4)	
	Aglomeración de vehículos	¿Está de acuerdo que la aglomeración de vehículos dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	Muy en acuerdo (5)	
	Congestión vehicular	¿Está de acuerdo que los paraderos informales generan congestión vehicular en la ciudad de Chancay al año 2021?		

Fuente: Elaboración propia (2021)

TABLA 3: Tabla de Operacionalización de la variable 2: Sistema de transporte interprovincial

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	ESCALAS Y VALORES	NIVELES Y RANGO
1. Agencias de transporte	Área de circulación peatonal	¿Está de acuerdo con el área de circulación peatonal en el paradero para desplazarse y mantener la distancia correspondiente en la ciudad de Chancay al año 2021?		
	Área de embarque	¿Está de acuerdo que el área de embarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	Muy en desacuerdo	(1)
	Área de desembarque	¿Está de acuerdo que el área de desembarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	En desacuerdo	
2. Red de transporte	Frecuencia de viajes	¿Está de acuerdo que la cantidad de unidades de transporte al día es el suficiente para cubrir la demanda de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	(2)	Ni de acuerdo ni en
	Tipos de ruta	¿Está de acuerdo que las rutas de viaje son eficientes para todos los usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	(3)	desacuerdo
	Tamaño de vías	¿Está de acuerdo que el tamaño de las vías existentes es adecuado para la ciudad de Chancay al año 2021?	(4)	De acuerdo
3. Unidades de transporte	Autos	¿Está de acuerdo con el uso de autos para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	Muy en acuerdo	
	Custer	¿Está de acuerdo con el uso de cousters para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	(5)	
	Ómnibus	¿Está de acuerdo con el uso de ómnibus para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?		

Fuente: Elaboración propia (2021)

3.3. Población, muestra y muestreo

Universo

El Universo del presente estudio está conformado por los usuarios tanto fijos como flotantes de las empresas de transporte interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021.

Población

Valderrama precisa el término población como los individuo o elementos que cuentan con algunos criterios de inclusión, de los cuales se podrá obtener una muestra (2019) La población de la investigación la conforman los usuarios que viajan diariamente desde Chancay hacia Lima, Huacho y Barranca. En la ciudad de Chancay laboran 3 empresas de transporte interprovincial al consultar con los controladores de dichas empresas, la información obtenida fue que por cada empresa transitan 20 buses de norte a sur y de sur a norte, siendo así 40 buses por empresa. Además, por cada bus abordan aproximadamente 10 personas y desembarcan 10 personas. La población serán los usuarios que acuden al paradero informal ubicado en la intersección de la calle Luis Felipe del Solar y la carretera Panamericana Norte los días domingo de 2 a 10 p.m. pues es el día de mayor afluencia y donde se puede observar con mayor énfasis la realidad problemática. Con estos datos podemos dar como tamaño de la población 1200 personas (N=1200).

Muestra

Valderrama (2019) nos dice que la muestra es un subconjunto representativo de un universo o población, dado que este contempla las características representativas de la población al aplicarse la técnica de muestreo.

La muestra de esta investigación se conforma por los usuarios que acuden al paradero interprovincial Chancay el día domingo que es el día de mayor afluencia, en el horario de 2 a 10 p.m. que es la hora punta.

El tamaño de la muestra se calculó con un muestreo simple aleatorio basado en la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 p(1-p)N}{e^2(N-1) + Z^2 p(1-p)}$$

Dónde:

$Z=1.96$ (para el nivel deseado de confianza del 95%)

$e=0.05$ (error de estimación o error permitido por el investigador)

$N=1200$ (tamaño de la población)

$p=0.05$ (proporción de la población deseada)

n = tamaño de la muestra

$n=69$

Por lo tanto, se aplicará la encuesta a 69 personas que utilicen el paradero interprovincial de Chancay durante los días de la semana.

Muestreo

El muestreo de la investigación está conformado por los pasajeros que usan el servicio de transporte de la ciudad de Chancay a Lima – de Lima a Chancay y de igual forma de Huaral a Chancay y Chancay a Huaral obteniendo así a 69 pasajeros encuestados.

Criterios de Inclusión:

- Pasajeros con ruta de Lima – Chancay
- Pasajeros con ruta de Chancay – Lima
- Pasajeros con ruta Huaral – Chancay
- Pasajeros con ruta Chancay – Huaral
- Pasajeros entre 18 a 59 años de edad
- Pasajeros que viajen entre las 2pm y las 10pm (hora pico)

Criterios de Exclusión:

- Pasajeros menores de 18 años
- Pasajeros mayores de 59 años
- Comerciantes del entorno
- Conductores de las unidades de transporte
- Boleteros de las Agencias de Transporte

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica

Sampieri (2010) define a la técnica es la etapa que consiste en la recopilación de datos sobre las cualidades y características, variables o conceptos de los objetos de análisis.

Las técnicas empleadas en la investigación realizada por los autores e investigadores asesorados por el Mag Arquitecto Víctor Reyna Ledesma son:

Bibliográficas: Se recopiló información mediante libros, revistas, planes de desarrollo, documentos y páginas web, logrando realizar un marco teórico de la investigación.

Observación: Se acudió al lugar de la investigación para juzgar, percatarse y determinar los datos observados sobre la realidad estudiada.

Encuesta: Se elaboró un instrumento el cual es necesario para aplicar a la muestra a estudiar, además de una entrevista no estructurada que se realizó a los pasajeros, a los boleteros e incluso a los conductores de las unidades de transporte

Con el fin de evaluar la validez del instrumento a utilizar, se apeló al juicio de expertos en el tema. La validez otorgada por estos expertos se muestra en la siguiente tabla:

TABLA N°4: APLICACIÓN DE EXPERTOS

	Calificación	%
Víctor Manuel Reyna Ledesma	Aplicable	100
Soto Velásquez, María Elena	Aplicable	100
Valenzuela Napanga, José Esteban	Aplicable	100

Fuente: Elaboración propia (2021)

El instrumento cuenta con la validez de los expertos, por lo tanto, es aplicable.

3.5. Procedimientos

Estadística: Se empleó para procesar los datos arrojados por la encuesta realizada en el distrito de Chancay, haciendo uso del programa estadístico SPSS en su versión 22.

Instrumento: Para esta investigación se utilizan 3 preguntas para la dimensión V1, 3 preguntas para la D2 y 3 preguntas para la D3, 3 preguntas para V2 - D1, D2 y D3, generando un total de 18 preguntas.

Validez de instrumentos: Se realizó mediante el juicio de expertos en el tema de investigación, está consistió en la revisión exhaustiva de las preguntas planteadas en el cuestionario basadas en la tabla de operacionalización de variables.

3.6. Método de análisis de datos

La presente investigación empleó los siguientes métodos:

Alfa de Cronbach para la confiabilidad y el coeficiente de Rho de Spearman para la correlación de variables.

SPSS para procesar información

Datos recolectados por medio de una prueba piloto a 10 usuarios del paradero en estudio

Prueba piloto realizada previo a su aplicación, además gracias la aplicación de prueba se pudo llegar a concluir que el instrumento requería ajustes que se lograron con la ayuda de los expertos y sus recomendaciones, por ello luego de 2 cambios el cuestionario en mención pudo aplicarse en la encuesta realizada a la cantidad de usuarios que se determinó en la muestra.

Validez de instrumento por medio de evaluación de 3 expertos en la materia con grado de Magíster

Ficha técnica, Instrumento 1

Nombre Original	: Paradero Informal
Autores	: Campos Cerna, Alain; Sáenz Arhuire, Víctor
Procedencia	: Perú
Año	:2021
Objetivo	: Identificar el nivel de importancia de los criterios Paraderos informales
Forma de aplicación	: Individual

Duración	: 9 minutos
Descripción del instrumento	: Consiste en un listado de preguntas dirigidas a personas que hacen uso del paradero ubicado en la ciudad de Chancay en el año 2021. Está conformada por 18 preguntas mide por la escala de Likert.
Significación	: Mide la experiencia del usuario en el paradero Informal en la ciudad de Chancay al año 2021.
Clasificación	: La valoración de cada una de las respuestas y cada encuestado tuvo un rango de 1 a 5 puntos, en relación del grado de importancia del usuario. Un mayor grado tuvo una asignación de 1 punto. (Muy en desacuerdo, en desacuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, de acuerdo, muy de acuerdo)

Ficha técnica, Instrumento 2

Nombre Original	: Sistema de transporte interprovincial
Autores	: Campos Cerna, Alain; Sáenz Arhuire, Víctor
Procedencia	: Perú
Año	: 2021
Objetivo	: Identificar la importancia del Sistema de transporte interprovincial de la ciudad de chancay
Forma de aplicación	: Individual
Duración	: 9 minutos
Descripción del instrumento	: Consiste en un listado de preguntas dirigidas a personas que hacen uso del sistema de transporte interprovincial que tiene como

punto de salida llegada o simplemente parte de una ruta a la ciudad de Chancay en el año 2021. Está conformada por 18 preguntas mide por la escala de Likert.

Significación : Mide la experiencia de un sistema de transporte interprovincial en la ciudad de chancay al año 2021

Clasificación : La valoración de cada una de las respuestas y cada encuestado tuvo un rango de 1 a 5 puntos, en relación del grado de importancia del usuario. Un mayor grado tuvo una asignación de 1 punto. (Muy en desacuerdo, en desacuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, de acuerdo, muy de acuerdo)

Rango de Alfa de Cronbach

Tabla 5: Rango de Alfa de Cronbach

Rangos magnitud	Confiabilidad
0,81 a 1,00	Muy alta
0,61 a 0,80	Alta
0,41 a 0,60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy baja

Fuente: Elaboración propia (2021)

La confiabilidad del instrumento

Alfa de Cronbach - Fiabilidad:

Según el proceso de las 69 encuestas, nos arroja una confiabilidad muy alta, sin embargo, previo a aplicar los cuestionarios a la muestra total, se realizó una prueba piloto, aplicada a 10 personas de la muestra, las cuales son comerciantes

que acuden al paradero interprovincial de la ciudad de Chancay, esto con la finalidad de comprobar de fiabilidad del instrumento y poder así llevar a cabo la investigación.

Tabla 6. Confiabilidad del instrumento paradero informal

Alfa de Cronbach	N de elementos
,973	9

Fuente: Elaboración propia (2021)

Tabla 7. Confiabilidad del instrumento sistema de transporte interprovincial

Alfa de Cronbach	N de elementos
,971	9

Fuente: Elaboración propia (2021)

3.7. Aspectos éticos

En cuanto al aspecto ético y moral, los datos de las personas a las cuales se les aplicó la encuesta de 18 preguntas se mantendrán en estricto privado, dado que estas, por temas de seguridad, no brindaron sus datos personales, sin embargo, respondieron el cuestionario con pleno consentimiento.

Se aplicaron los instrumentos de investigación, los cuales nos arrojaron resultados veraces, dado que se respetaron durante todo el proceso las convicciones morales, religiosas y políticas, la propiedad intelectual, Así como también la responsabilidad social, ética y jurídica, además, a todos los usuarios se les informó sobre el tema de la investigación, la importancia que representa el estudio para todos los participantes y el método que se utilizará.

IV. RESULTADOS

Resultados descriptivos de la variable

Tabla 8:
Paradero informal

	f	%
Muy en desacuerdo	4	5,8
En desacuerdo	7	10,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	34	49,3
De acuerdo	17	24,6
Muy de acuerdo	7	10,1
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

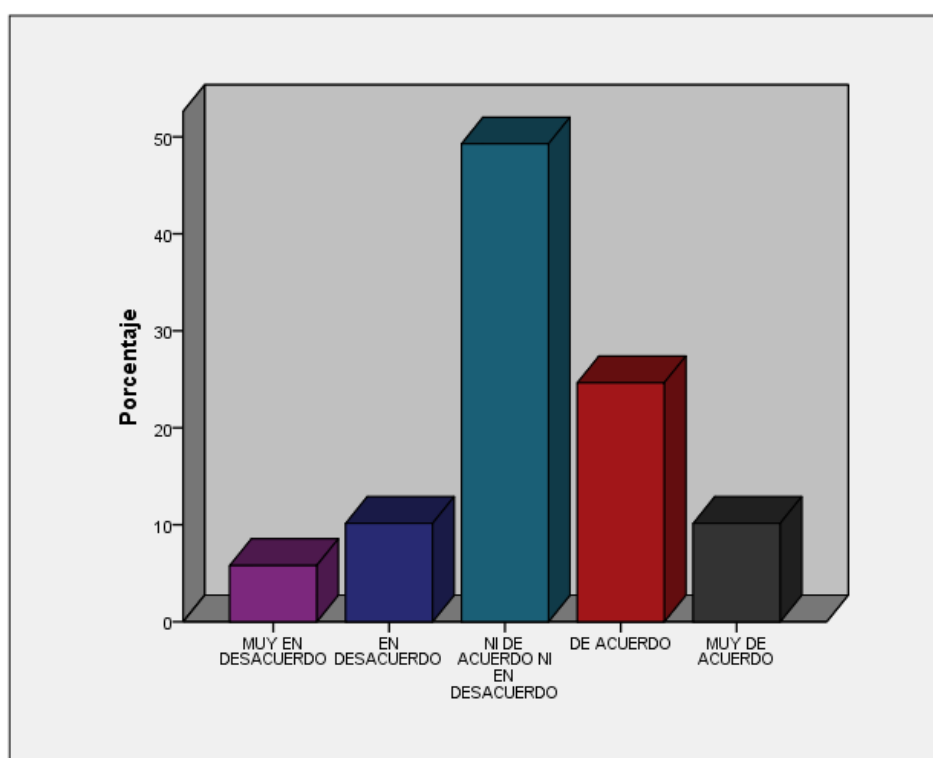


Figura 5: *Paradero informal.*

La tabla 8 y la figura 5, indican que 4 personas, que representan el 5,8% de la muestra, están muy en desacuerdo con la variable paradero informal, 7 personas, que representan el 10,1%, están en desacuerdo, 34 personas, que representan el 49,3%, no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, 17 personas, que representan el 24,6%, están de acuerdo y 7 personas, que representan el 10,1% están muy de acuerdo con la variable paradero informal.

Tabla 9:
Sistema de transporte interprovincial

	f	%
Muy en desacuerdo	2	2,9
En desacuerdo	11	15,9
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	36	52,2
De acuerdo	14	20,3
Muy de acuerdo	6	8,7
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

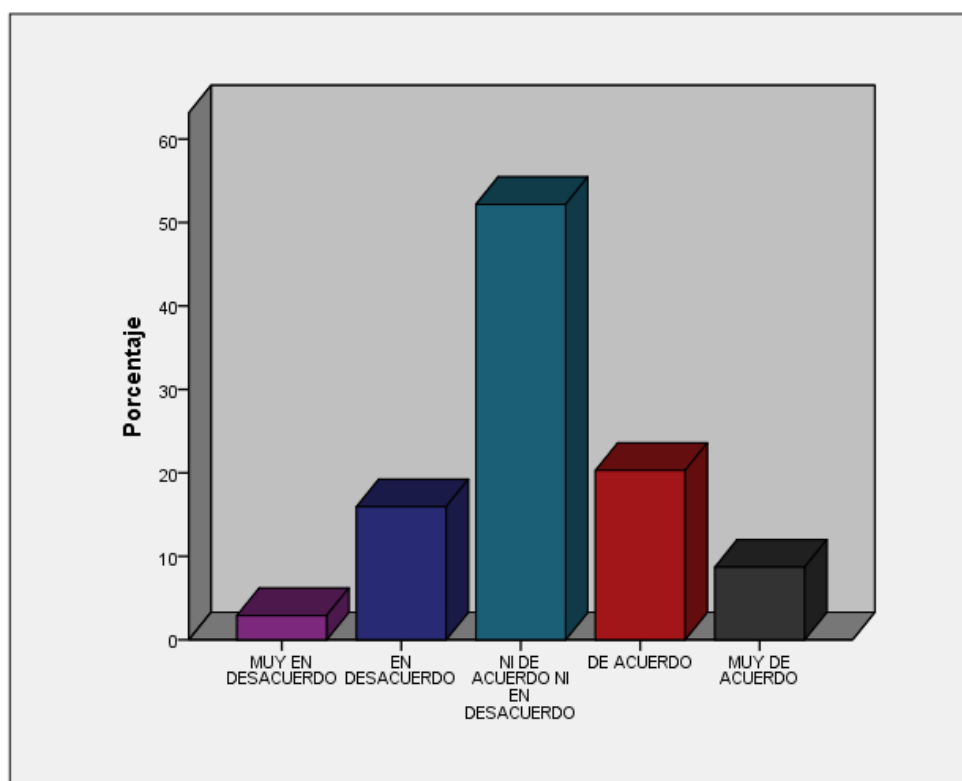


Figura 6: Sistema de transporte interprovincial.

La tabla 9 y la figura 6, indican que 2 personas, que representan el 2,9% de la muestra, están muy en desacuerdo con la variable sistema de transporte interprovincial, 11 personas, que representan el 15,9%, están en desacuerdo, 36 personas, que representan el 52,2%, no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, 14 personas, que representan el 20,3%, están de acuerdo y 6 personas, que representan el 8,7% están muy de acuerdo con la variable sistema de transporte interprovincial.

Resultados descriptivos de la variable 1 por dimensión

Tabla 10:
Condiciones físicas

	f	%
Muy en desacuerdo	13	18,8
En desacuerdo	31	44,9
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	21,7
De acuerdo	9	13,0
Muy de acuerdo	1	1,4
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

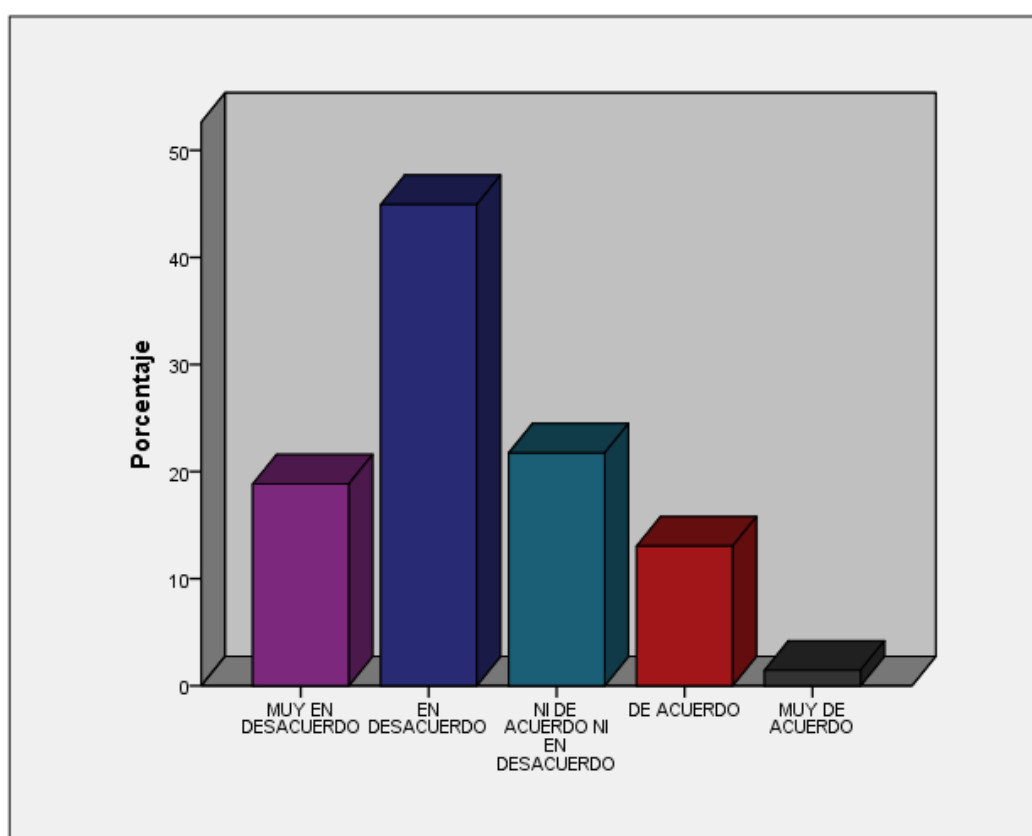


Figura 7: *Condiciones físicas.*

La tabla 10 y el gráfico 7 de la dimensión 1: Condiciones físicas, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 18,8 % se encuentra muy en desacuerdo con las condiciones físicas, el 44,9% se encuentra en desacuerdo, el 21,7% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 13% está de acuerdo y el 1,4% está muy de acuerdo con las condiciones físicas.

Tabla 11:
Percepción del usuario

	f	%
Muy en desacuerdo	7	10,1
En desacuerdo	29	42,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	24	34,8
De acuerdo	9	13,0
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

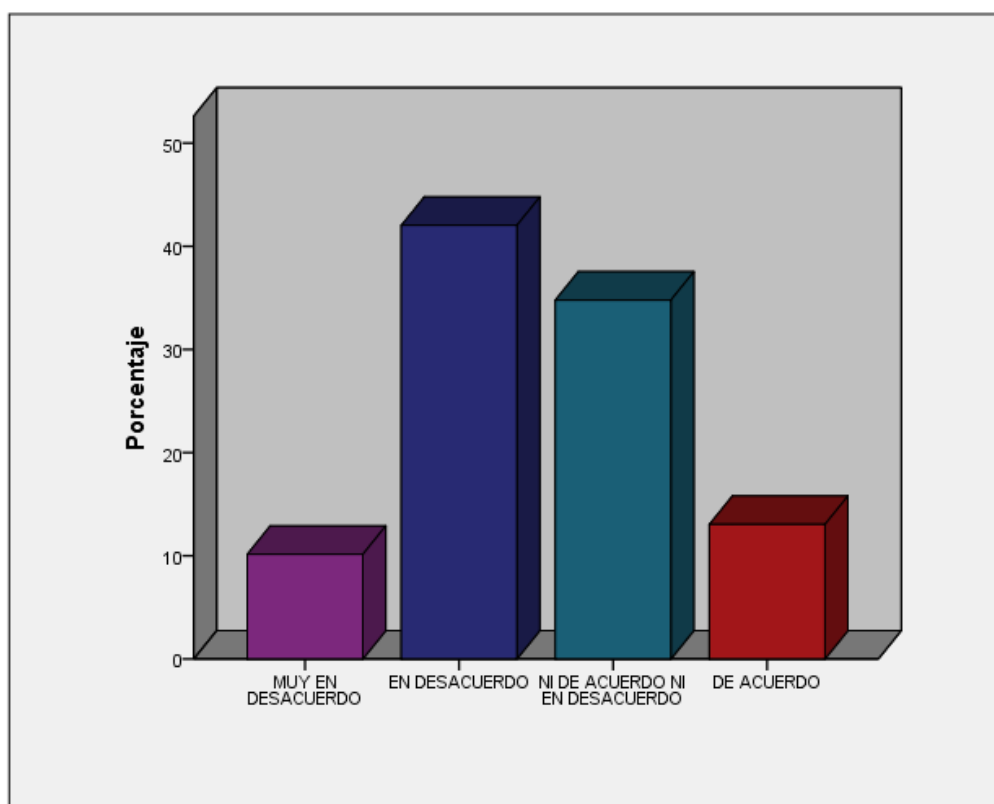


Figura 8: *Percepción del usuario.*

La tabla 11 y el gráfico 8 de la dimensión 2: Percepción del usuario, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 10,1 % se encuentra en muy desacuerdo con la percepción del usuario, el 42% se encuentra en desacuerdo, el 34,8% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 13% está de acuerdo con la percepción del usuario.

Tabla 12:
Concentración

	f	%
Muy en desacuerdo	4	5,8
En desacuerdo	2	2,9
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4	5,8
De acuerdo	31	44,9
Muy de acuerdo	28	40,6
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

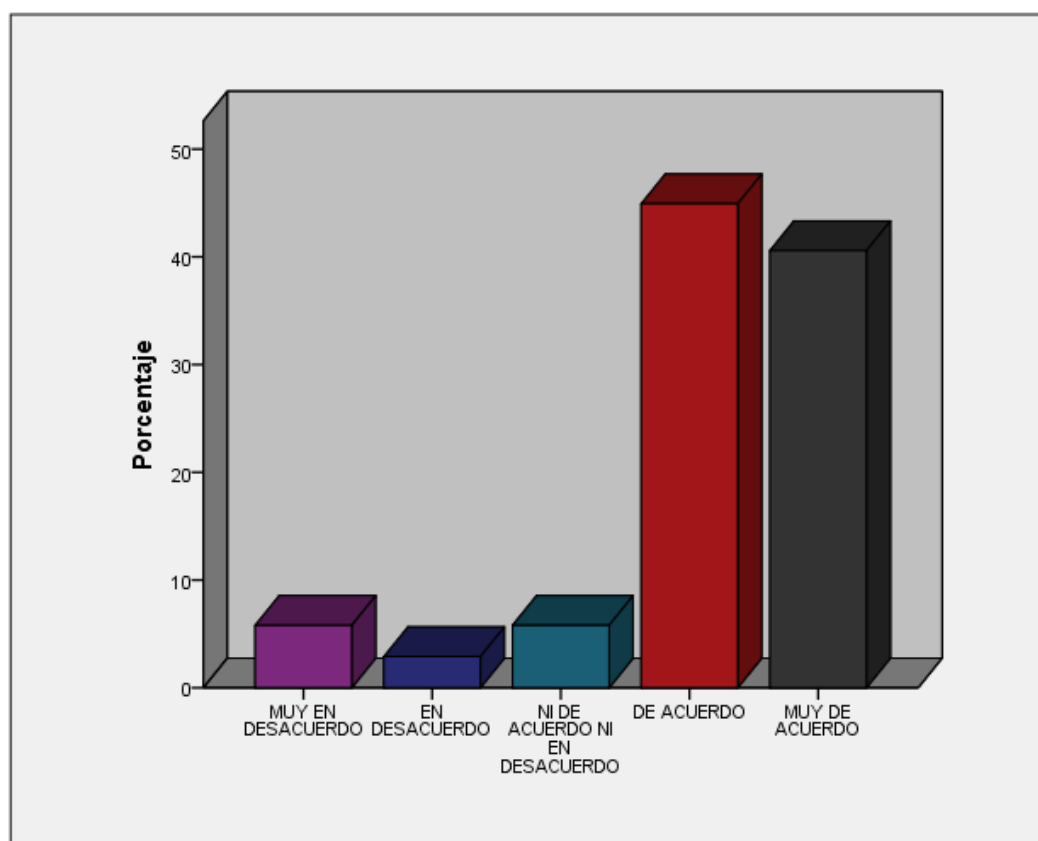


Figura 9: Concentración.

La tabla 12 y el gráfico 9 de la dimensión 3: Concentración, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 5,8 % se encuentra en muy desacuerdo con la concentración, el 2,9% se encuentra en desacuerdo, el 5,8% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 44,9% se encuentra de acuerdo y el 40,6% está muy de acuerdo con la concentración.

Resultados descriptivos de la variable 2 por dimensión

Tabla 13:
Agencias de transporte.

	F	%
Muy en desacuerdo	13	18,8
En desacuerdo	40	58,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	7,2
De acuerdo	9	13,0
Muy de acuerdo	2	2,9
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

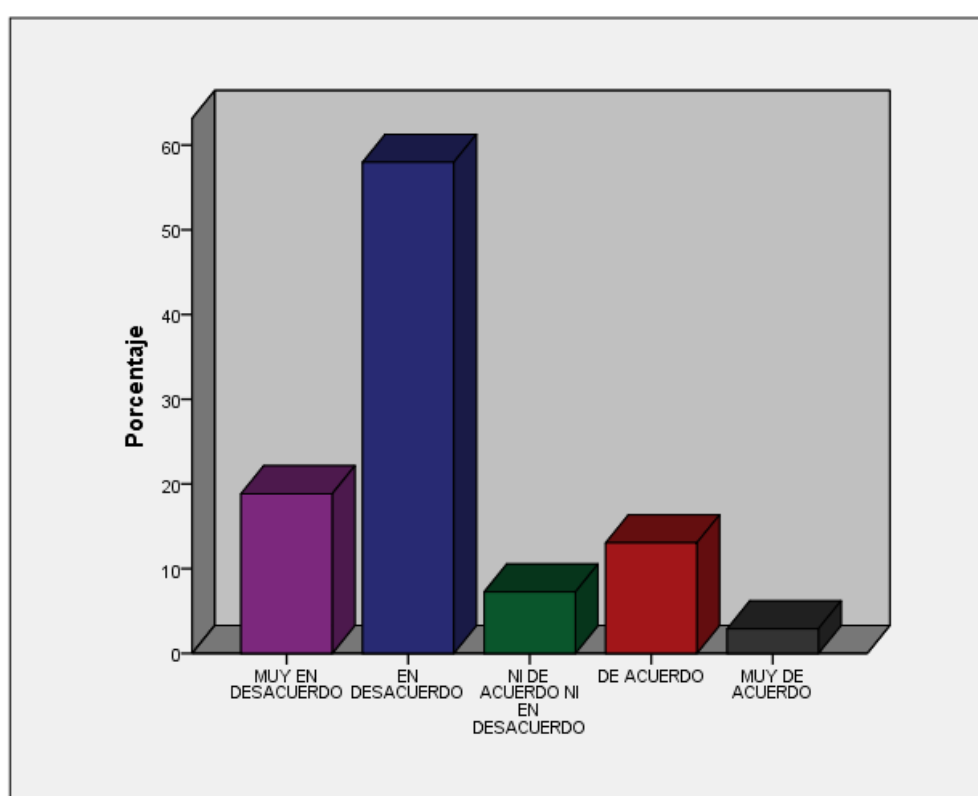


Figura 10: *Agencias de transporte.*

La tabla 13 y el gráfico 10 de la dimensión 1: Agencias de transporte, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 18,8 % se encuentra en muy desacuerdo con la Agencias de transporte, el 58% se encuentra en desacuerdo, el 7,2% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 13% se encuentra de acuerdo y el 2,9% está muy de acuerdo con la Agencias de transporte.

Tabla 14:
Red de transporte.

	f	%
MUY EN DESACUERDO	3	4,3
EN DESACUERDO	25	36,2
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	24	34,8
DE ACUERDO	16	23,2
MUY DE ACUERDO	1	1,4
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

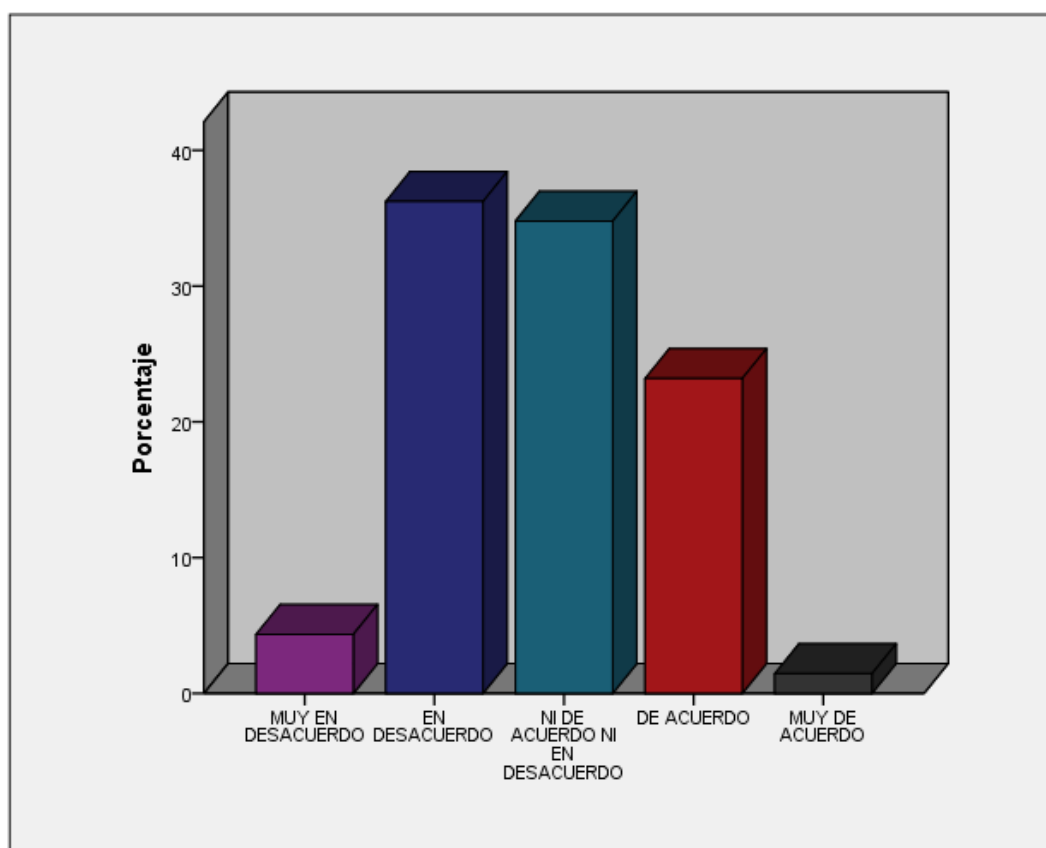


Figura 11: Red de transporte.

La tabla 14 y el gráfico 11 de la dimensión 2: Red de transporte, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 4,3% se encuentra en muy desacuerdo con la red de transporte, el 36,2% se encuentra en desacuerdo, el 34,8% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 23,2% se encuentra de acuerdo y el 1,4% está muy de acuerdo con la red de transporte.

Tabla 15:
Unidades de transporte.

	f	%
Muy en desacuerdo	2	2,9
En desacuerdo	3	4,3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	9	13,0
De acuerdo	35	50,7
Muy de acuerdo	20	29,0
Total	69	100,0

Nota: Elaboración propia.

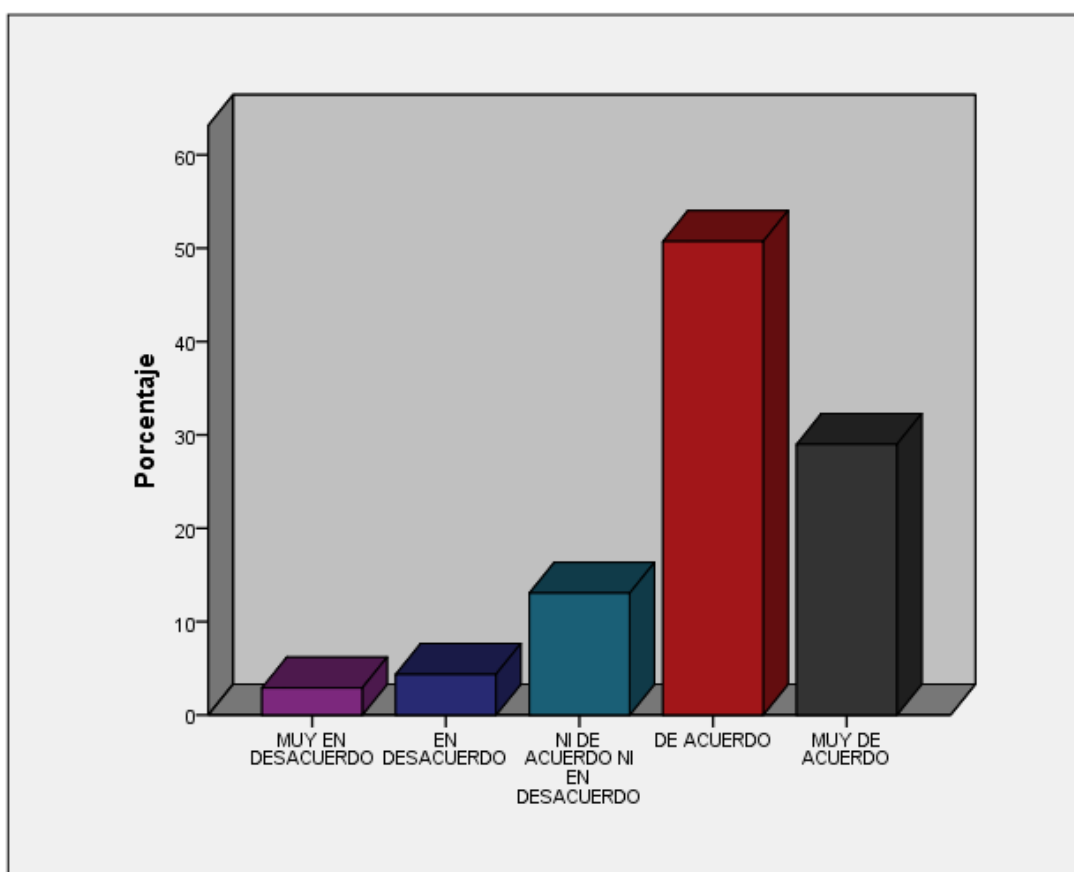


Figura 12: *Unidades de transporte.*

La tabla 15 y el gráfico 12 de la dimensión 3: Unidades de transporte, muestran los resultados de las 69 personas que fueron encuestadas en la ciudad de Chancay, el 2,9% se encuentra en muy desacuerdo con las unidades de transporte, el 4,3% se encuentra en desacuerdo, el 13% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 50,7% se encuentra de acuerdo y el 29% está muy de acuerdo con las unidades de transporte.

Resultados inferenciales de la variable

Prueba de hipótesis

Para que el instrumento estadístico sea confiable en esta investigación, se ha realizado una prueba de independencia, llegando a plantear con las hipótesis si es que existe o no relación entre la Variable 1 Paradero informal con la Variable 2 Sistema de transporte interprovincial.

H0: No existe relación entre las variables

H1: Existe relación entre las variables

95% nivel de confianza

0.05 a nivel de significancia

Prueba de hipótesis general

H₀: No existe relación entre la variable paradero informal con la variable sistema de transporte interprovincial según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

H₁: Existe relación entre la variable paradero informal con la variable sistema de transporte interprovincial según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

La tabla 16 demuestra que si existe relación entre la variable 1: Paradero informal y la variable 2: Sistema de transporte interprovincial. Según el Rho de Spearman el coeficiente de correlación es 0,991, representando este resultado como positivo muy alto con un nivel de significación estadístico de $p=0,000$, lo cual rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

Se llega la conclusión que la variable paradero informal se relaciona significativamente con la variable sistema de transporte interprovincial según los usuarios del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay, con un Rho de Spearman de 0,991 y una significancia estadística de $p=0,000$.

Tabla 16:
Prueba de hipótesis general.

			Paradero informal	Sistema de transporte interprovincial
Rho de Spearman	Paradero informal	Coeficiente de correlación	1,000	,991**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	69	69
	Sistema de transporte interprovincial	Coeficiente de correlación	,991**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	69	69

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Prueba de hipótesis específica 1

H₀: No existe relación entre la dimensión condiciones físicas con la dimensión agencias de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

H₁: Existe relación entre la dimensión condiciones físicas con la dimensión Agencias de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

La tabla 17 demuestra que si existe relación entre la dimensión: condiciones físicas y la dimensión: Agencias de transporte. Según el Rho de Spearman el coeficiente de correlación es 0,936, representando este resultado como positivo muy alto con un nivel de significación estadístico de $p=0,000$, lo cual rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

Se llega la conclusión que la dimensión condiciones físicas se relaciona significativamente con la dimensión Agencias de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay, con un Rho de Spearman de 0,936 y una significancia estadística de $p=0,000$.

Tabla 17:
Prueba de hipótesis específica 1.

			Condiciones físicas	Agencias de transporte
Rho de Spearman	Condiciones físicas	Coeficiente de correlación	1,000	,936**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	69	69
Agencias de transporte	de	Coeficiente de correlación	,936**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	69	69

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Prueba de hipótesis específica 2

H₀: No existe relación entre la dimensión percepción del usuario con la dimensión red de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

H₁: Existe relación entre la dimensión percepción del usuario con la dimensión red de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

La tabla 18 demuestra que si existe relación entre la dimensión: percepción del usuario y la dimensión: red de transporte. Según el Rho de Spearman el coeficiente de correlación es 0,944, representando este resultado como positivo muy alto con un nivel de significación estadístico de $p=0,000$, lo cual rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

Se llega la conclusión que la dimensión percepción del usuario se relaciona significativamente con la dimensión red de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay, con un Rho de Spearman de 0,944 y una significancia estadística de $p=0,000$.

Tabla 18:*Prueba de hipótesis específica 2.*

			Percepción del usuario	Red de transporte
Rho de Spearman	Percepción del usuario	Coeficiente de correlación	1,000	,944**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	69	69
	Red de transporte	Coeficiente de correlación	,944**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	69	69

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Prueba de hipótesis específica 3

H₀: No existe relación entre la dimensión concentración con la dimensión unidades de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

H₁: Existe relación entre la dimensión concentración con la dimensión unidades de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de Chancay durante los días domingo en el horario de 2 a 10 p.m. al año 2021.

La tabla 19 demuestra que si existe relación entre la dimensión: concentración y la dimensión: unidades de transporte. Según el Rho de Spearman el coeficiente de correlación es 0,927, representando este resultado como positivo muy alto con un nivel de significación estadístico de $p=0,000$, lo cual rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.


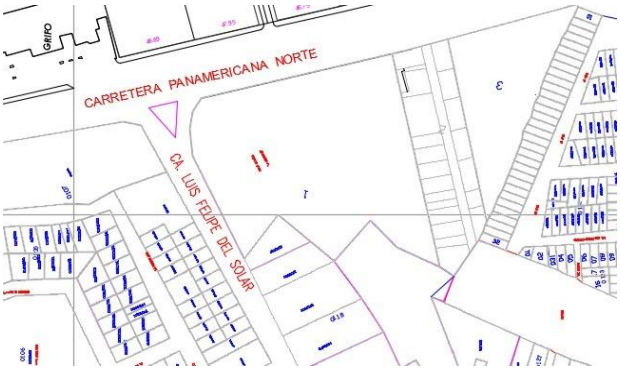







Se llega la conclusión que la dimensión concentración se relaciona significativamente con la dimensión unidades de transporte según los usuarios del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay, con un Rho de Spearman de 0,927 y una significancia estadística de $p=0,000$.

Tabla 19:*Prueba de hipótesis específica 3.*

			Concentración	Unidades de transporte
Rho de Spearman	Concentración	Coeficiente de correlación	1,000	,927**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	69	69
	Unidades de transporte	Coeficiente de correlación	,927**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	69	69

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Ficha de observación N° 1

		FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA						
Ficha N° 01								
PARADERO INFORMAL Y SU AFECTACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN LA CIUDAD DE CHANCAY AL AÑO 2021								
Objetivo General: Determinar la influencia que tienen los paraderos informales en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021								
INSTRUMENTO: FICHA DE OBSERVACIÓN - ESTADO ACTUAL								
Observadores:	Campos Cerna Alain Stony Saenz Arhuire Victor Alfredo							
Provincia:	Huamal							
Distrito:	Chancay							
Zona:	Ingreso a Chancay (Cruce con Panamericana Norte)							
Calles:	Calle Luis Felipe del Solar y la Carretera Panamericana Norte							
Funcionalidad:	Paradero Interprovincial							
Objeto de estudio:	Determinar la influencia del paradero informal en el Sist. De Transport. Interprovincial							
CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PARADERO INFORMAL								
CATEGORÍA	Cantidad	ESTADO			FUNCION		Observación	
		Malo	Regular	Bueno	Adecuado	Inadecuado		
Vegetación	Arboles	11		X		X	Algunos arboles estan descuidados como las palmeras, los del ingreso a Chancay si estan en buenas condiciones	
	Arbustos	2			X	X	En buenas condiciones	
	Plantas (flores)	6			X	X	En buenas condiciones	
Accesibilidad	Rampas	0	X			X	No se encuentran rampas en la zona de estudio	 
	Escaleras	0	X			X	Solo hay un escalon hacia la acera del paradero	
	Pasamanos	0	X			X	Solo esta la reja que rodea al area verde	
Seguridad	Señalización	1		X		X	Solo hay un letrero que dice que no camine por la pista	
	Alumbrado Publico	1		X		X	si hay alumbrado publico	
	Casetas de seguridad	0	X			X	no hay casetas de seguridad	
	Vigilantes	0	X			X	no hay vigilantes de seguridad	
	Policias de transito	0	X			X	Policias de transito van pocas veces al lugar de estudio	
	Puente peatonal	1		X		X	Si hay puente peatonal, pero cuando un bus de gran dimension pasa este se mueve	
Comercio Informal	Puestos de periodicos	1	X			X	Si se observa puestos de ventas de periodicos	 
	Puestos de golosinas	3	X			X	Si hay vendedores ambulantes	
	Ambulantes de bebidas	3	X			X	Por lo general son los mismos de las golosinas en triciclos	
Informalidad en el transporte	Paradero de autos	2		X		X	hay 2, una con rumbo a lima y la segunda con direccion a Huamal	
	Paradero de cousters	1		X		X	Hay 1 paradero que se dirige a Lima	
	Parada de autobus	1		X		X	La parada de autobus no presenta ninguna señal que indique el punto de embarque y desembarque de pasajeros	

De acuerdo a la ficha de observación N°1 que tiene como objetivo de estudio determinar la influencia del paradero informal en el Sistema de transporte Interprovincial que según lo marcado con una aspa (X) se pudo realizar un reconocimiento de la zona a estudiarse, señalando no solo características físicas si no también puntos como lo son la vegetación que encontramos en ella, también se pudo identificar la ubicación de las dimensiones propuestas en la investigación como lo son las características físicas del paradero, incluyendo la parte informal de un comercio como la misma circulación de las unidades de transporte.

Para reforzar la primera ficha se adjuntaron fotos tomadas en el lugar de estudio, en la foto N°1 se muestra el área donde se embarca y desembarca tanto pasajeros como mercadería, las fotos 2 y 3 fueron tomas desde el puente donde claramente se puede ver como los buses al no tener una parada en especifica estas se estacionan a lo largo de la panamericana, la foto 4 fue tomada desde el paradero de autos que se dirigen a lima, la foto 5 se puede observar el espacio reducido que los pasajeros tienen disponible para esperar su unidad de transporte, en el caso de la foto 6 se puede mostrar como las cousters se estacionan para poder realizar el embarque y desembarque de pasajeros y como ultima foto la N°7 podemos ver el acceso al puente con un mobiliario que debería cumplir el rol de paradero pero por la ausencia de señalización y el desorden que provoca la informalidad no tiene mayor relevancia.

Para finalizar las observaciones generales de la primera ficha nos hemos atribuido el poder de determinar si cada categoría resulta adecuada o inadecuada además de los puntos de vista de los pasajeros, conductores e incluso boleteros que circulan constantemente el paradero en estudio.

Ficha de observación N° 2

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO		PARADERO INFORMAL Y SU AFECTACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN LA CIUDAD DE CHANCAY AL AÑO 2021	
Ficha N°2			
Observadores:	Campos Cerna, Alain Stony Saenz Arhuire, Victor Alfredo	Objetivo General: Determinar la influencia que tienen los paraderos informales en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021	Objetivo del instrumento: Determinar e identificar las características del paradero en la situación actual.
Provincia:	Huara		
Distrito:	Chancay	FECHA: 17/OCT/2021	INSTRUMENTO: FICHA DE OBSERVACIÓN
Ubicación:	Cruce de la Calle Luis Felipe del Solar y la Carretera Panamericana Norte		
PARADERO DE SUR A NORTE		PARADERO DE NORTE A SUR	
			
			
CATEGORIA	CONDICIONES	CATEGORIA	CONDICIONES
Mobiliario:	Sin el mantenimiento apropiado	Mobiliario:	Sin el mantenimiento apropiado, además se utiliza puntos diferentes al que fue asignado
Mototaxis:	A la espera de pasajeros sin el mayor cuidado ante posibles accidentes	Mototaxis:	No se observan en las fotos pero si se hay presencia de ellos a los alrededores.
Comercio ambulante:	Se observa la informalidad en el área del comercio que utiliza parte del área de circulación para poder establecerse, además de ello pasajeros que consumen de lo que se vende.	Comercio ambulante:	Se observa la informalidad en el área del comercio que utiliza parte del área de circulación para poder establecerse, además de ello pasajeros que consumen de lo que se vende.

De acuerdo a la ficha de observación N° 2 como objetivo determinar e identificar las características y la situación actual no solo de un paradero, en esta ficha hemos abordado a ambos paraderos, el de sur a norte y el de norte a sur con el fin de describir los problemas que encontramos tanto similares como diferentes puesto que en el caso del paradero con ruta de sur a norte, el punto de embarque y desembarque no es tan variante en cuanto a la distancia con el puente como el caso del paradero que tiene la ruta de norte a sur.

Para entrar mas en detalle vamos a exponer los puntos señalados en la ficha N°2, en las fotos 1, 2 y 3 tenemos el paradero de sur a norte, se puede ver claramente que el mobiliario no tiene el mantenimiento adecuado, en cuanto a la presencia de mototaxis, no hay un paradero formal como tal en el área y para culminar con el análisis realizado tenemos al comercio informal teniendo como resultado una disminución en el área de circulación peatonal, provocando aglomeración en los usuarios y que estos a su vez deban esperar unidades de transporte en las pistas exponiendo su seguridad.

En cuanto a las fotos 4, 5 y 6 tenemos al paradero de norte a sur, donde se puede ver que el punto de embarque y desembarque no está próximo al puente peatonal, además de ello la falta de mantenimiento al mobiliario, señalización escasa y de igual manera la presencia de mototaxis sin un paradero formal para resguardar la seguridad de los pasajeros, en cuanto a la presencia del comercio informal tenemos a quioscos improvisados, y para finalizar el reducido espacio de área para la circulación de peatones que de igual manera exponen su seguridad al esperar unidades de transporte incluso en la pista.

V. DISCUSIÓN

Respecto al objeto de estudio, el paradero informal se relaciona significativamente con el sistema de transporte interprovincial según los resultados obtenidos en las figuras 5 y 6 en donde el 49,3% no se encuentra ni de acuerdo ni en desacuerdo con el paradero informal y el 52,2% no se encuentra de acuerdo ni en desacuerdo con el sistema de transporte interprovincial según los usuarios encuestados del paradero informal interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021, con un Rho de Spearman de 0,991, representando un nivel de correlación positivo muy alto con una significancia estadística de $p=0,000$. Los usuarios del paradero informal acuden a este, dado que las empresas de transporte no cuentan con un terminal y utilizan este paradero como zona de embarque y desembarque de personas y mercadería, generando congestión vehicular en las horas punta, deterioro de la ciudad e inseguridad, este hallazgo se relaciona con la investigación realizada por Briceño (2018) quien en sus conclusiones nos dicen que los paraderos se encuentran en mal estado debido a que las empresas de transporte utilizan y aprovechan las calles como paraderos sin contemplar la seguridad a los usuarios. Además, Ángeles (2020) nos indica que el 53% de encuestados indica que el servicio de transporte es muy malo, coincidiendo con los resultados de esta investigación.

Respecto al objetivo específico 1, las condiciones físicas del paradero informal guardan relación con las agencias de viaje en la ciudad de Chancay según los resultados obtenidos en las figuras 7 y 10 en donde el 44,9% está en desacuerdo con las condiciones físicas del paradero y el 58% está en desacuerdo con las agencias de viaje, con un Rho de Spearman de 0.936, representando un nivel de correlación positivo muy alto con una significancia estadística de $p=0,000$. El paradero informal no cuenta con las condiciones físicas adecuadas, como se aprecia en la ficha de observación 1, no existen rampas que permitan el acceso a las personas discapacitadas, la señalización existente es escasa y no existe un separador entre la autopista y la zona de embarque y desembarque, provocando que esa área sea insegura, este hallazgo concuerda con la investigación de Briceño (2018) en donde el 40% de personas encuestadas opina que se debe contar con rampas de acceso para discapacitados, y el 60% que se deben contar con elevadores y personal especializado. Sin embargo, Torres (2016) en sus resultados

nos indica que el 58% está de acuerdo en que los paraderos no es necesario contar con la señalética.

Respecto al objetivo específico 2, la percepción de usuario guarda relación con la red de transporte en la ciudad de Chancay según los resultados obtenidos en las figuras 8 y 10 en donde el 42% está en desacuerdo con la percepción del usuario y el 36,2% se encuentra en desacuerdo con la red de transporte, con un Rho de Spearman de 0.944, representando un nivel de correlación positivo muy alto con una significancia estadística de $p=0,000$. El 55% de los usuarios del paradero informal están en desacuerdo con la frecuencia de viajes en las horas punta, ya que debido a esto las personas se empiezan a aglomerar, y dificultan el uso del paradero, este hallazgo difiere con la investigación de Trujillo (2020) dado que en sus resultados arroja que el 63% se encuentra de acuerdo con la frecuencia de viajes en las horas punta, pues se dan entre 7 a 6 salidas cada treinta minutos en horas punta.

Respecto al objetivo específico 3, la concentración guarda relación significativa con las unidades de transporte en la ciudad de Chancay según los resultados obtenidos en las figuras 9 y 12 en donde el 44.9% de usuarios está de acuerdo en que la concentración de personas y unidades de transporte dificulta el uso del paradero interprovincial y el 50,7% está de acuerdo con las unidades de transporte que se emplean en el paradero, con un Rho de Spearman de 0.927, representando un nivel de correlación positivo muy alto con una significancia estadística de $p=0,000$. Según la encuesta realizada el 64% está de acuerdo con el uso de autos como transporte interprovincial, el 42% están de acuerdo con hacer uso de cousters y el 64% está de acuerdo con el uso de buses Este hallazgo difieren con la investigación de Briceño (2018) cuyos resultados nos dicen que solo el 10 % está de acuerdo con el uso de combis o cousters, el 28% está de acuerdo con el uso de minivans, sin embargo, concuerdan con el uso de los buses, pues el 50% está de acuerdo con el uso de estos.

VI. CONCLUSIONES

Los paraderos informales se relacionan significativamente con el sistema de transporte interprovincial según los usuarios del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021, con un Rho de Spearman de 0,991 y una significancia estadística de $p=0,000$. El paradero informal interprovincial de la ciudad de Chancay influye negativamente en el sistema de transporte pues al ser informal, no está diseñado ni arquitectónicamente y mucho menos urbano como para brindar los servicios y satisfacer la necesidad de los usuarios, afectando a la movilidad urbana, además de sobrecargar las vías con una afluencia de vehículos para la cual no fue diseñada, generando incomodidad no solo de los usuarios del paradero sino también de los habitantes de la ciudad.

Las condiciones físicas guardan relación con las agencias de viaje en la ciudad de Chancay al año 2021, con un Rho de Spearman de 0.936 y una significancia estadística de $p=0,000$. Las condiciones físicas del paradero informal interprovincial de la ciudad de Chancay no son las adecuadas, pues no cuenta con accesibilidad para los diversos tipos de usuarios, además de no contar con señalizaciones ni áreas designadas para embarque y desembarque de pasajeros, generando confusión entre los usuarios y exponiéndolos a accidentes de tránsito, así como a la delincuencia.

La percepción de usuario guarda relación con la red de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021, con un Rho de Spearman de 0.944 y una significancia estadística de $p=0,000$. La percepción del usuario se relaciona negativamente con la red de transporte, la frecuencia de viajes no cumple con sus necesidades, pues el tiempo de espera y la invasión de comerciantes ambulantes en el poco espacio de circulación que tiene el paradero, genera incomodidad.

La concentración guarda relación significativa con las unidades de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021, con un Rho de Spearman de 0.927 y una significancia estadística de $p=0,000$. En el paradero informal interprovincial de la ciudad de Chancay podemos encontrar diversas unidades de transporte, formales e informales, las cuales en horas punta se aglomeran en la vía, muchas veces bloqueando el tránsito, además al no contar con un diseño adecuado, los usuarios

no tienen cómo acceder ordenadamente a estas unidades, lo cual genera caos y muchas veces accidentes y robos.

VII. RECOMENDACIONES

Tomando en cuenta la importancia de esta investigación y considerando los resultados obtenidos se ofrecen 3 tipos de recomendaciones, en base a la perspectiva y reflexión de los autores, las cuales tienen como objetivo mejorar la movilidad urbana en la ciudad de Chancay, así como también servir de fuente para las futuras investigaciones relacionadas al planeamiento urbano, diseño adecuado de paraderos y de infraestructura de transporte.

- A las autoridades municipales del distrito de Chancay se recomienda seguir el planeamiento realizado y establecer el terminal terrestre propuesto en su plan de desarrollo urbano, establecer un paradero formal que pueda dar solución a los problemas encontrados en el actual paradero informal, los cuales, según los usuarios, son:
 - Las zonas de embarque y desembarque, las cuales deben estar definidas y evitar el desorden al abordar o desembarcarse de una unidad de transporte.
 - Las zonas de venta de boletos.
 - Las zonas de comercio, es un equipamiento necesario que va de la mano con el transporte, por lo cual debe tener una zona designada, evitando así que ocupe las vías vehiculares y peatonales.
- A los futuros estudiantes de arquitectura y/o investigadores, se les recomienda estudiar los diversos paraderos y las áreas que estos deben considerar para satisfacer las necesidades de los usuarios. Para realizar la investigación se debe emplear diversos instrumentos para aumentar la base de datos de la misma, entrevistar a los pasajeros y a los conductores de las diversas unidades de transporte, con el fin de conocer las necesidades de estos y poder plantear una mejor solución.
 - A los arquitectos que realicen la planificación urbana, se recomienda establecer estratégicamente los paraderos y/o terminales terrestres, así mismo realizar el adecuado diseño de vías, las cuales puedan soportar la cantidad de unidades de transporte que transitaran para evitar la congestión, sin embargo, siempre priorizando las áreas peatonales.

VIII. REFERENCIAS

- Aduanas. (s.f.). *Ministerio de Economía y Finanzas*.
Obtenido de bit.ly/3eguz1z
- Alonso, C. (Marzo de 2018).
Obtenido de bit.ly/3ecPL8j
- Angeles, J. (2020). Repositorio UCV.
Obtenido de bit.ly/3AYmXu5
- Bayona, B., & Márquez, T. (2015).
Obtenido de bit.ly/36ByjXc
- Beetrack. (s.f.). Obtenido de bit.ly/3keAp78
- Briceño, C. (2018). *Repositorio UCV*.
Obtenido de bit.ly/3wBwmji
- Carranca, H. (16 de octubre de 2017).
Obtenido de bit.ly/3r6yRxF
- Comunicaciones, M. d. (2009). Obtenido de <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Decreto-Supremo-N%C2%B0-017-2009-MTC-Reglamento-Nacional-de-Administraci%C3%B3n-de-Transporte.pdf>
- Conceptodedefinicion.com. (2021). *Conceptodedefinicion*. Obtenido de <https://conceptodefinicion.de/automovil/>
- Delgado, D. (2009). *Repositorio Javeriana*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/4037/tesis296.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Deza, E., & Reyes, E. (23 de noviembre de 2017). Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/622665/R_EYES_LE.pdf?sequence=5
- Edificaciones, R. N. (2006). Obtenido de <https://ww3.vivienda.gob.pe/ejes/vivienda-y-urbanismo/documentos/Reglamento%20Nacional%20de%20Edificaciones.pdf>

- EMY. (s.f.). Obtenido de <https://www.emy.org/glosario/zona-embarque#que-es-la-zona-de-embarque>
- España, A. d. (2016). *Cargadores de España*. Obtenido de <https://www.ace-cargadores.com/2016/04/14/agencia-de-transporte-que-es/>
- Facts, G. (s.f.). Obtenido de <https://www.greenfacts.org/es/glosario/def/frecuencia.htm>
- Fernandez, R. (2011). *Repositorio PUCP*. Obtenido de <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/173103>
- Flores, J. (2018). *Repositorio Autonoma*. Obtenido de <http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/711/1/Flores%20Chuctayo%2C%20Joan%20Sebastian.pdf>
- Guerrero, O. (2018). *Repositorio URP*. Obtenido de <https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1541/Tesis%20O.%20Guerrero%20%28APA%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gutierrez, G., & Sanchez, C. (2018). *Repositorio USAT*. Obtenido de <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2319>
- IENI. (2017). Obtenido de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1173/cap19/cap19.pdf
- Jacha, I. (2012). *Propuesta de sistema de gestion para la integracion regional vial y comercial Huanuco - Manaos*. Obtenido de <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/1387>
- Juridico, P. (s.f.). Obtenido de <https://polemos.pe/conceptos-basicos-de-seguridad-y-salud-en-el-trabajo-parte-ii/>
- Martinez, A., & Zambrano, P. (2014). Obtenido de <http://repositorio.espam.edu.ec/bitstream/42000/116/1/Andres%20Martinez%20-%20Paola%20Zambrano.pdf>
- Mincetur. (2016). *Reglamento de Agencias de viaje y turismo*. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-el-reglamento-de->

agencias-de-viajes-y-turismo-decreto-supremo-n-004-2016-mincetur-1391743-1/

- Molina. (2019). Impacto de los proyectos inmobiliarios y transporte publico informal en la circulacion. Obtenido de <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/1387>
- MTC, M. d. (2018). Manual de Diseño de Carreteras . Obtenido de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/MAN_1%20DG-2018.pdf
- My ABCM. (s.f.). Obtenido de myabcm.com/es/blog-post/descubra-el-tiempo-de-espera-y-como-reducirlo/
- Navarajo, K. (2006). *Biblioteca virtual USAC*. Obtenido de http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_1491.pdf
- Nikos, A. (2005). Obtenido de <https://applied.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>
- Peralta, K. (2016). Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/11478/1/Dise%C3%B1o%20de%20Interiores.pdf>
- Pulla, L. (2019). Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9038/1/14683.pdf>
- RAE. (s.f.). Obtenido de <https://dle.rae.es/aglomeraci%C3%B3n>
- Salazar, D. (2014). Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/8225/1/Tesis%20810%20-%20Salazar%20Llerena%20Dipson%20Gonzalo.pdf>
- Saneamiento, M. d. (2011). Obtenido de http://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/Estudios_Normalizacion/Normalizacion/normas/NORMA_GH.020_COMPOENENTES_DE_DISENO_URBANO.pdf
- SCRIBD. (s.f.). Obtenido de <https://es.scribd.com/document/445963676/CUAL-ES-EL-CONCEPTO-DE-FLUJO-VEHICULAR>

- Tarazona, C. (2018). *Repositorio Utadeo*. Obtenido de <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/3837/Carolina%20Tarazona%20-%20Tesis%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Teoria General de Sistemas, M. U. (1989). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=109721>
- Thomson. (s.f.). *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6381/S01060513_es.pdf;jsessionid=12EE5F955A6BF955D231D7A4B3EB4250?sequence=1
- Torres, C. (2016). *Repositorio UG*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/23062/1/UNIVERSIDAD%20DE%20GUAYAQUIL.pdf>
- Torres, F. (2018). *Repositorio UCV posgrado*. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11782/torres_zf.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Trujillo, J. (2020). *Repositorio UCV*. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/57929/Trujillo_MJ-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- UNCUYO, U. N. (2017). Obtenido de <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>
- Valderrama, S. (2019). Obtenido de https://www.academia.edu/37024919/GU%C3%8DA_PARA_ELABORAR_LA_TESIS_UNIVERSITARIA_ESCUELA_DE_POSGRADO
- Velasqu ez, C. (2015). Obtenido de https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?sequence=1
- Vilcachagua, F. (2017). *Respositorio UIGV*. Obtenido de http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/1465/TESIS_Fiorela%20Vilcachagua%20Blas.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Villar-Urbe, Jose Ricardo Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana [online]. 2021, v. 13 <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>

Zapata, W. (2019). *Repositorio UCV*. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/33649>

Zaraza, L. A., & Sanchez, M. A. (febrero de 2019). *Repositorio Santo Tomas de Bogotá*. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/16545/2019luispaez.pdf?sequence=2>

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de operacionalización

Variables	Dimensiones	Indicadores	Valor / Escala	Niveles o rangos	Instrumento
Variable 1: Paraderos Informales	condiciones físicas	1. Accesibilidad 2. Seguridad 3. Señalización	Ordinal/Likert 5: Muy de acuerdo 4: De acuerdo 3: Ni de acuerdo ni en desacuerdo 2: En desacuerdo 1: Muy en desacuerdo	Bueno (44-60) Regular (27-43) Malo (10-26)	Cuestionario organizado: Variable 1 Dimensión 1: 3 preguntas Dimensión 2: 3 preguntas Dimensión 3: 3 preguntas Subtotal: 9 preguntas
	Percepción del usuario	4. Comercio Ambulatorio 5. Satisfacción del usuario 6. Tiempo de espera			
	Concentración	7. Aglomeración de usuarios 8. Aglomeración de vehículos 9. Congestión vehicular			
Variable 2: Sistema de Transporte Interprovincial	Agencias de transporte	1. Área de circulación peatonal 2. Área de embarque 3. Área de desembarque	Ordinal/Likert 5: Muy de acuerdo 4: De acuerdo 3: Ni de acuerdo ni en desacuerdo 2: En desacuerdo 1: Muy en desacuerdo	Bueno (40-55) Regular (24-39) Malo (8-23)	Cuestionario organizado: Variable 2 Dimensión 1: 3 preguntas Dimensión 2: 3 preguntas Dimensión 3: 3 preguntas Subtotal: 9 preguntas Total Gral.: 18 preguntas
	Red de Transporte	4. Frecuencia de viajes 5. Tipos de ruta 6. Tamaño de vías			
	Unidades de Transporte.	7. Autos 8. Custer 9. Ómnibus			

ANEXO 2: Matriz de Consistencia

Problema General	Objetivo General	Variables	Dimensiones	Indicadores	Valor / Escala	Niveles o rangos			
¿Cuál es la influencia de los paraderos informales en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	Determinar la influencia que tienen los paraderos informales en el sistema de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021	Paraderos Informales	condiciones físicas	Accesibilidad	Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario	Enfoque: Cuantitativo Tipo: Básico Nivel: Correlacional Diseño: No experimental			
				Seguridad					
				Señalización					
			Percepción del usuario	Comercio ambulatorio					
				Satisfacción del usuario					
				Tiempo de espera					
			Objetivos	Hipótesis			Concentración	Aglomeración de usuarios	Muestreo: Probabilístico Tipo: Aleatorio simple
			Determinar la relación que existe entre las condiciones físicas con las agencias de viaje en la ciudad de Chancay al año 2021.	Las condiciones físicas guardan relación con las agencias de viaje en la ciudad de Chancay al año 2021.				Aglomeración de vehículos	
								Congestión vehicular	
Determinar la relación que existe entre la percepción del usuario guarda relación con la red de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.	La percepción del usuario guarda relación con la red de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.	Sistema de transporte interprovincial	Agencias de transporte	Área de circulación peatonal	Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario	Validación de expertos Validación de confiabilidad: elevada			
				Área de embarque					
				Área de desembarque					
Determinar la relación que existe entre la concentración y las unidades de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.	La concentración guarda relación significativa con las unidades de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.		Red de transporte	Frecuencia de viaje					
				Tipos de ruta					
				Tamaño de vías					
Determinar la relación que existe entre la concentración y las unidades de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.	La concentración guarda relación significativa con las unidades de transporte en la ciudad de Chancay al año 2021.		Unidades de transporte	Autos					
				Cousters					
				Ómnibus					

ANEXO 3: VALIDACIÓN 1



Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Variable Paraderos Informales

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONDICIONES FISICAS								
1	¿Está de acuerdo que la accesibilidad en los paraderos es la indicada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
2	¿Considera usted que el paradero informal de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021 sea seguro?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que la señalización instalada en los paraderos es suficiente para todos los usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
PERCEPCION DEL USUARIO								
4	¿Está de acuerdo con el comercio ambulatorio a los alrededores de los paraderos de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay logra satisfacer sus necesidades como usuario al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo con el tiempo de espera que transcurre en el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al 2021?	X		X		X		
CONCENTRACION								
7	¿Está de acuerdo que la aglomeración de personas dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo que la aglomeración de vehículos dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo que los paraderos informales generan congestión vehicular en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): si existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [x]** Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: **Soto Velásquez, María Elena**..... DNI: 09174028.....

Especialidad del evaluador: **MAESTRA EN GESTION PUBLICA Y ESPECIALISTA EN GESTION DE CALIDAD Y AUDITORIA AMBIENTAL**

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Variable Sistema de transporte interprovincial

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
AGENCIAS DE TRANSPORTE								
1	¿Está de acuerdo con el área de circulación peatonal en el paradero para desplazarse y mantener la distancia correspondiente en la ciudad de	X		X		X		
2	¿Está de acuerdo que el área de embarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que el área de desembarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
RED DE TRANSPORTE								
4	¿Está de acuerdo que la cantidad de unidades de transporte al día es el suficiente para cubrir la demanda de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que las rutas de viaje son suficientes para todos los usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo que el tamaño de las vías existentes es adecuado para la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
UNIDADES DE TRANSPORTE								
7	¿Está de acuerdo con el uso de autos para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo con el uso de cousters para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo con el uso de ómnibus para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): si existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [x] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Soto Velásquez, María Elena..... DNI: 09174028.....

Especialidad del evaluador: MAESTRA EN GESTION PUBLICA Y ESPECIALISTA EN GESTION DE CALIDAD Y AUDITORIA AMBIENTAL

¹ Claridad: Se entienda sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

ANEXO 4: VALIDACIÓN 2



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Variable Paraderos Informales

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONDICIONES FISICAS								
1	¿Está de acuerdo que la accesibilidad en los paraderos es la indicada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
2	¿Considera usted que el paradero informal de transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021 sea seguro?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que la señalización instalada en los paraderos es suficiente para todos los usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
PERCEPCION DEL USUARIO								
4	¿Está de acuerdo con el comercio ambulatorio a los alrededores de los paraderos de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay logra satisfacer sus necesidades como usuario al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo con el tiempo de espera que transcurre en el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al 2021?	X		X		X		
CONCENTRACION								
7	¿Está de acuerdo que la aglomeración de personas dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo que la aglomeración de vehículos dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo que los paraderos informales generan congestión vehicular en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez evaluador: **MAG, ARQ. VALENZUELA NAPANGA JOSE ESTEBAN DNI: 08422851**

Especialidad del evaluador: **DISEÑO ARQUITECTONICO y URBANISMO / CONSTRUCCION / PLANEAMIENTO URBANO / TASACION / INVESTIGACION y CONSULTOR INMOBILIARIO.**

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión





CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Variable Sistema de transporte interprovincial

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
AGENCIAS DE TRANSPORTE								
1	¿Está de acuerdo con el área de circulación peatonal en el paradero para desplazarse y mantener la distancia correspondiente en la ciudad de	X		X		X		
2	¿Está de acuerdo que el área de embarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que el área de desembarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
RED DE TRANSPORTE								
4	¿Está de acuerdo que la cantidad de unidades de transporte al día es el suficiente para cubrir la demanda de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que las rutas de viaje son suficientes para todos los usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo que el tamaño de las vías existentes es adecuado para la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
UNIDADES DE TRANSPORTE								
7	¿Está de acuerdo con el uso de autos para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo con el uso de coasters para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo con el uso de ómnibus para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: **MAG, ARQ. VALENZUELA NAPANGA JOSE ESTEBAN** DNI: 08422851

Especialidad del evaluador: **DISEÑO ARQUITECTONICO y URBANISMO / CONSTRUCCION / PLANEAMIENTO URBANO / TASACION / INVESTIGACION y CONSULTOR INMOBILIARIO.**

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión




Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Aceptación de Variable Paraderos Informales

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CONDICIONES FÍSICAS								
1	¿Está de acuerdo que la accesibilidad en los paraderos es la indicada para todo tipo de usuarios en la ciudad de chancay al año 2021?	X		X		X		
2	¿Considera usted que el paradero informal de transporte interprovincial en la ciudad de chancay al año 2021 sea seguro?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que la señalización instalada en los paraderos es suficiente para todos los usuarios en la ciudad de chancay al año 2021?	X		X		X		
PERCEPCION DEL USUARIO								
4	¿Está de acuerdo con el comercio ambulatorio a los alrededores de los paraderos de la ciudad de chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay logra satisfacer sus necesidades como usuario al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo con el tiempo de espera que transcurre en el paradero interprovincial de la ciudad de chancay al 2021?	X		X		X		
CONCENTRACION								
7	¿Está de acuerdo que la aglomeración de personas dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo que la aglomeración de vehículos dificulta el uso del paradero interprovincial la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo que los paraderos informales generan congestión vehicular en la ciudad de chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):SUFICIENTE

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez evaluador: REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL. DNI: 06734425

Especialidad del evaluador: MAESTRIA EN DOCENCIA UNIVERSITARIA

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Nivel de Variable Sistema de transporte interprovincial

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
AGENCIAS DE TRANSPORTE								
1	¿Está de acuerdo con el área de circulación peatonal en el paradero para desplazarse y mantener la distancia correspondiente en la ciudad de	X		X		X		
2	¿Está de acuerdo que el área de embarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
3	¿Está de acuerdo que el área de desembarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
RED DE TRANSPORTE								
4	¿Está de acuerdo que la cantidad de unidades de transporte al día es el suficiente para cubrir la demanda de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
5	¿Está de acuerdo que las rutas de viaje son suficientes para todos los usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
6	¿Está de acuerdo que el tamaño de las vías existentes es adecuado para la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
UNIDADES DE TRANSPORTE								
7	¿Está de acuerdo con el uso de autos para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
8	¿Está de acuerdo con el uso de cousters para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		
9	¿Está de acuerdo con el uso de ómnibus para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):SUFICIENTE

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez evaluador: REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL DNI: 06734425

Especialidad del evaluador: MAESTRIA EN DOCENCIA UNIVERSITARIA

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo



Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



ANEXO 6: MODELO DE CUESTIONARIO

Link de cuestionario: (<https://forms.gle/apg2vC9qDWbT4sB26>)

Instrumento de investigación de Paraderos informales y el sistema de transporte interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021.


 ascamposc.arq96@gmail.com (no se comparten) 
[Cambiar cuenta](#)

*Obligatorio


VARIABLE 1: PARADEROS INFORMALES
3 DIMENSIONES (PREGUNTA 1 A 9)

DIMENSION 1: CONDICIONES FÍSICAS


1. ¿Esta de acuerdo que la accesibilidad en los paraderos es la indicada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir 

2. ¿Considera usted que el paradero informal de transporte interprovincial en la ciudad de chancay al año 2021 sea seguro? * 5 puntos


Elegir 

3. ¿Esta de acuerdo que la señalización instalada en los paraderos es suficiente para todos los usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos


Elegir 

DIMENSION 2: PERCEPCION DEL USUARIO

4. ¿Esta de acuerdo con el comercio ambulatorio a los alrededores de los paraderos de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir 

5. ¿Esta de acuerdo que el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay logra satisfacer sus necesidades como usuario al año 2021? * 5 puntos

Elegir 

6. ¿Esta de acuerdo con el tiempo de espera que transcurre en el paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

DIMENSION 3: CONCENTRACIÓN

7. ¿Esta de acuerdo que la aglomeración de personas dificulta el uso del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

8. ¿Esta de acuerdo que la aglomeración de vehículos dificulta el uso del paradero interprovincial de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

9. ¿Esta de acuerdo que los paraderos informales generan congestión vehicular en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

VARIABLE 2: SISTEMA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL 3 DIMENSIONES (PREGUNTA 10 a 18)

DIMENSION 1: AGENCIAS DE TRANSPORTE

10. ¿Esta de acuerdo con el área de circulación peatonal en el paradero para desplazarse y mantener la distancia correspondiente en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

11. ¿Esta de acuerdo que el área de embarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

12. ¿Esta de acuerdo que el área de desembarque designada es la adecuada para todo tipo de usuarios en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir

DIMENSION 2: RED DE TRANSPORTE

13. ¿Esta de acuerdo que la cantidad de unidades de transporte al día es el suficiente para cubrir la demanda de usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼

14. ¿Esta de acuerdo que las rutas de viaje son eficientes para todos los usuarios de la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼

15. ¿Está de acuerdo que el tamaño de las vías existentes es adecuado para la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼

DIMENSION 3: UNIDADES DE TRANSPORTE

16. ¿Esta de acuerdo con el uso de autos para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼

17. ¿Esta de acuerdo con el uso de cousters para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼

18. ¿Esta de acuerdo con el uso de ómnibus para el transporte interprovincial en la ciudad de Chancay al año 2021? * 5 puntos

Elegir ▼