



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

La centralidad del transporte interprovincial como influencia en la
seguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022

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

AUTORA:

Terrazas Sarmiento, Luzlei Almendra (orcid.org/0000-0002-4447-5839)

ASESOR:

Dr. Arq. Reyna Ledesma, Víctor (orcid.org/0000-0002-8552-860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA -PERÚ
2022

Dedicatoria

A mis amados padres Leonidas Terrazas y Lucila Sarmiento, por ser mi soporte y mayor motivación para culminar esta etapa universitaria, sin su apoyo incondicional nada de esto hubiera sido posible.

Agradecimientos

A Dios, por darme la fortaleza y sabiduría necesaria para no decaer en el camino.

A los docentes que me enseñaron a ver el gran valor social que tiene la arquitectura, con sus enseñanzas reafirme muchas veces la pasión que siento por esta carrera.

Índice de contenidos

Dedicatoria.....	ii
Agradecimientos.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEORICO.....	7
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	14
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	14
3.3 Escenario de estudio.....	15
3.4 Participantes.....	17
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	18
3.6 Procedimientos.....	19
3.7 Rigor científico.....	20
3.8 Método de análisis de datos.....	20
3.9 Aspectos éticos.....	21
IV. RESULTADOS.....	22
V. DISCUSIÓN.....	39
VI. CONCLUSIONES.....	41
VII. RECOMENDACIONES.....	43
REFERENCIAS.....	45
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 01: Muestra de sujetos.....	18
Tabla 02: Tabla de técnicas e instrumentos.....	19
Tabla 03: Tabla de la categoría: Centralidad del transporte interprovincial.....	22
Tabla 04: Tabla de la Centralidad del transporte interprovincial por subcategorías.....	23
Tabla 05: Tabla de la categoría: Inseguridad vial.....	24
Tabla 06: Tabla según niveles de la categoría 2: Inseguridad vial.....	25
Tabla 07: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 1- C1.....	26
Tabla 08: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 2- C1.....	27
Tabla 09: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 3- C1.....	28
Tabla 10: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 4- C1.....	29
Tabla 11: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 1- C2.....	30
Tabla 12: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 2- C2.....	31
Tabla 13: Tabla origen de las respuestas de la pregunta 3- C2.....	32
Tabla 14: Tabla origen las respuestas de la pregunta 4- C2.....	33
Tabla 15: Matriz consolidada de las codificaciones de la entrevista por subcategorías.....	34
Tabla 16: Matriz consolidada de las codificaciones de las fichas de observación por subcategorías.....	35
Tabla 17: Tabla de triangulación de datos.....	36

Índice de figuras

Figura 01: Gráfico de muestras por accidentes de tránsito a nivel mundial.....	3
Figura 02: Mapa del recorrido de buses en la ciudad de Abancay.....	4
Figura 03: Salida de buses del terminal terrestre de Abancay.....	5
Figura 04: Mapa conceptual de la relación entre las variables y teorías.....	11
Figura 05: Mapa de las características de la zona de estudio.....	16
Figura 06: Sección vial del Jirón Manuel Seoane.....	16
Figura07: Grafico estadístico categoría: Centralidad del transporte interprovincial.....	22
Figura 08: Grafico estadístico de la Centralidad del transporte interprovincial por subcategorías.....	23
Figura 09: Grafico estadístico categoría: Seguridad vial.....	24
Figura 10: Grafico estadístico de la Seguridad vial por subcategorías.....	25

Resumen

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo general determinar de qué manera la centralidad del transporte interprovincial influye en la seguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay 2022. La metodología utilizada fue de enfoque cualitativo, con diseño fenomenológico y de nivel explicativo; por otro lado para la aplicación del cuestionario se seleccionó 30 participantes que fueron elegidos por conveniencia, así también se entrevistó a cuatro participantes, dentro de los cuales estuvieron dos profesionales especialistas en movilidad urbana sostenible y dos ciudadanos aledaños a la zona de estudio. Los resultados obtenidos mostraron los problemas causados tanto por el tránsito de vehículos pesados por la ciudad como por la concentración de agencias de transporte en una zona céntrica, así también se evidenció las deficiencias generadas por los residuos que emiten estos vehículos, llegando a ser así potenciales generadores de inseguridad vial. Es por ello que se llegó a la conclusión de que la centralidad del transporte interprovincial influye de manera negativa en la seguridad vial de la ciudad.

Palabras clave: Centralidad, transporte interprovincial, seguridad vial, movilidad urbana sostenible.

Abstract

The general objective of this research work was to determine how the centrality of interprovincial transport influences the road safety of Jirón Manuel Seoane, Abancay 2022. The methodology used was a qualitative approach, with a phenomenological design and an explanatory level; On the other hand, for the application of the questionnaire, 30 participants were selected who were chosen for convenience, as well as four participants were interviewed, among whom were two professionals specialized in the sustainable urban mobility and two citizens from the study area. The results obtained showed the problems caused both by the transit of heavy vehicles through the city and by the concentration of transport agencies in a central area, as well as the deficiencies generated by the waste emitted by these vehicles, reaching to be so potential generators of road insecurity. That is why it was concluded that the centrality of interprovincial transport negatively influences the road safety of the city.

Keywords: Centrality, interprovincial transport, road safety, sustainable urban mobility.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte interprovincial es un factor importante para el desarrollo del país y más aún en el impacto de las diferentes ciudades del Perú, sin embargo se ha podido notar que la inadecuada planificación para el efectivo desarrollo de estas actividades genera no solo diversos problemas urbanos, sino también sociales. En muchos de estos casos la incorrecta ubicación de las agencias de transporte y terminales terrestres son la causa principal de una serie de problemas, entre las cuales destacan la inseguridad, tráfico y desorden en el lugar, y esto debido a que las vías no cuentan con las características necesarias para el tránsito de este tipo de vehículos pesados, es decir no poseen un nivel y capacidad de servicio adecuado que vaya de acuerdo a las normas de tránsito y al diseño geométrico vial.

Es por esta razón que al hablar de la centralidad del transporte interprovincial, se hace referencia a la concentración de agencias de transporte y por ende a las actividades urbanas relacionadas con el transporte que de una u otra forma atraen el flujo de residentes, vehículos y mercancías. Este término se relaciona principalmente con las actividades económicas, sin embargo también se asociará con los servicios e instalaciones públicas que albergan diversas actividades sociales y culturales. Según Mayorga y Fontana (2014) el término “centralidad” significa la “capacidad de un lugar para ser centro, ser reconocido como zona de confluencia, ser utilizado o ser socialmente adecuado” (Pg. 125).

Así también la aglomeración de las agencias de transporte ocasionan una incorrecta accesibilidad a los centros urbanos, lo cual será un factor imposibilitante para un adecuado desarrollo de las actividades urbanas necesarias en estas zonas céntricas ya que es indispensable establecer una facilidad de comunicación entre diferentes sectores, comunidades o actividades, a través del uso de uno o varios modos de transporte. De esta manera Kaplan (2014) afirma que la accesibilidad es esencial para satisfacer las necesidades individuales y sociales y es una condición necesaria para la expansión de la libertad de elección de las personas.

Por otro lado, la concentración de actividades económicas que se va a dar debido a la centralidad del transporte interprovincial genera un exceso de demanda de infraestructura en las áreas de mayor densidad demográfica, mientras se infrutilizan en aquellas que pierden población al mantener bajos niveles de

participación en la actividades laborales de esos sectores. Al respecto Polese (1998) detalla que las concentraciones económicas que conforman una región, en general territorialmente se caracterizan porque se ubican en el centro regional, mientras que el resto de localidades representan la periferia o el área de influencia. La conexión regional entre la capital y el resto de ciudades se realiza a través de la red de transporte y comunicaciones.

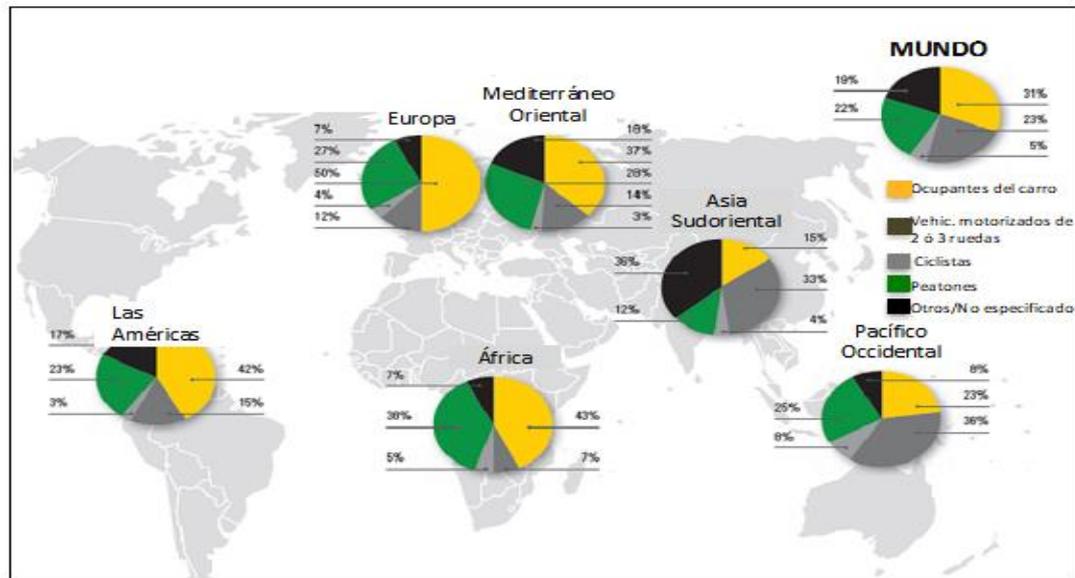
Asimismo se genera un desorden ocupacional en las zonas donde se desarrolle la concentración de agencias de transporte como consecuencia de la centralidad, este desorden causa limitaciones en sus potencialidades, así como también problemas del territorio y en la visión integral de la zona. En este sentido Massiris (2008) manifiesta que la planificación del uso del suelo tiene un valor estratégico en la medida en que se puede planificar el uso del suelo para reducir, controlar, evitar o revertir los problemas y conflictos existentes debido a usos residenciales o comerciales incompatibles.

Por otra parte, se sabe también que los medios de transporte impactan de distintas maneras tanto positivas como negativas en el desarrollo de los diferentes aspectos del entorno en que se desplaza. Sin embargo, uno de los impactos más significativos y cuyas consecuencias son más preocupantes es la inseguridad vial generado por el sistema de transporte, ya que por esta razón la vida y salud de las personas se ven afectadas.

A nivel mundial, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) indica que la inseguridad vial y la contaminación ambiental es una de las principales causas de muerte mundialmente, así también muestra que los accidentes viales son la principal causa de muerte por una situación ajena a la enfermedad ya que causan más de un millón de muertes por año en todo el mundo por sus complejas causas, tema que debe verse desde un punto de vista integral y multidisciplinaria que este asociada a diversos actores de la sociedad (policía, tránsito, jueces, fiscales, educación, salud, entre otros).

Figura 01

Gráfico de muestras por accidentes de tránsito a nivel mundial



Fuente: Informe sobre la Situación Mundial de la seguridad vial - OMS (2013)

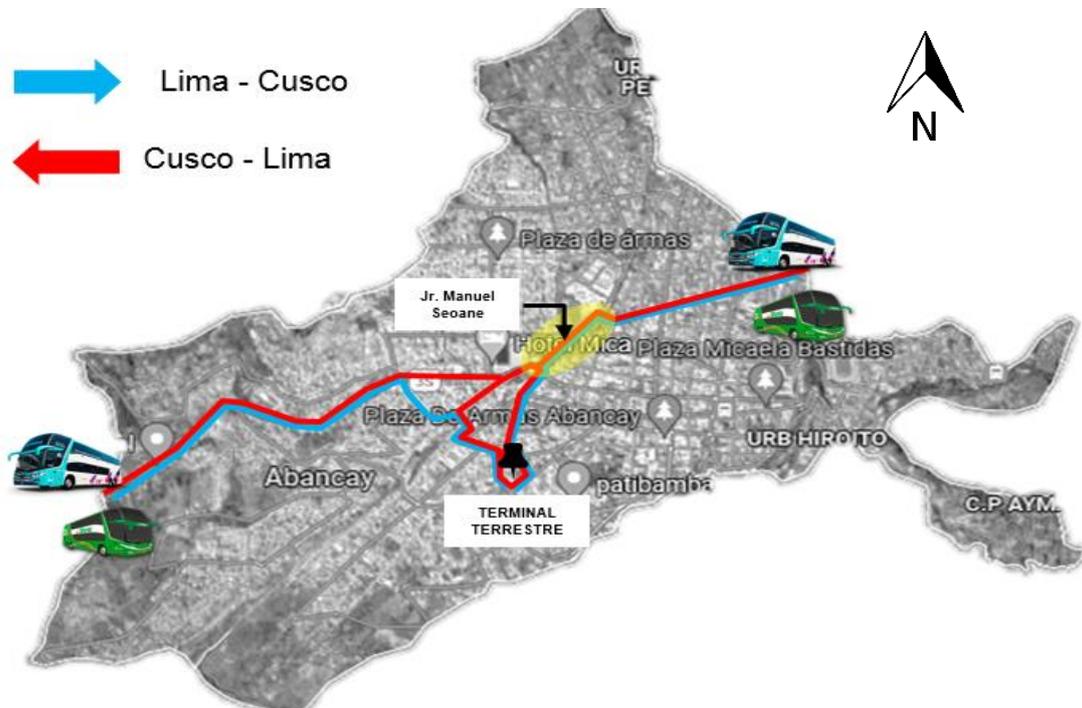
A nivel nacional, en Perú la tasa de mortalidad por inseguridad vial es alarmante. En el año 2021, los accidentes de tráfico ocasionaron 63.953 personas lesionadas y 3.110 personas muertas. Estas cifras son más preocupantes si las ponemos en un contexto comparativo con algunas ciudades latinoamericanas, ya que nuestro país tiene una tasa más alta de mortalidad por accidentes poniéndose por encima de países como México, Chile y Colombia. Así también el Global Status Report on Road Safety del 2018 posicionó al Perú entre los 107 países con mayor víctimas por siniestro de tránsito a nivel mundial.

En cuanto al contexto a nivel local, la ciudad de Abancay viene presentando problemas en el desplazamiento vehicular debido a la incorrecta ubicación céntrica del terminal interprovincial de la ciudad, razón por la cual se originan diversos problemas urbanos como la alteración de la accesibilidad debido al tránsito debido al tránsito de estos vehículos pesados y por la vulnerabilidad que causa a los transeúnte; así también esto se origina por la aglomeración de actividades económicas como la concentración de las agencias de transporte y por ende de usuarios; y de igual manera será consecuencia de la contaminación vehicular, tanto atmosférica como acústica y de suelo.

Estos factores mencionados generan a su vez un riesgo para la salud y la integridad física de sus habitantes ya que el inadecuado desplazamiento de vehículos pesados por zonas que no cuentan con las características adecuadas para este tipo de tránsito provoca inseguridad vial para los peatones y vehículos ligeros ya que el tránsito de estos vehículos pesados deteriora la infraestructura vial causando huecos en las calzadas y el desgaste de las veredas; de la misma forma uno de los causantes de este problema es la carencia de elementos de seguridad vial como la semaforización, señalización y reductores de velocidad; así también la inseguridad vial será producto del inadecuado desplazamiento provocado por el congestionamiento vehicular, las barreras urbanísticas y los accidentes de tránsito. Por estos motivos es que tomaremos en cuenta como zona de estudio un tramo (3 cuadras) de una de las calles más afectadas debido a este problema, la cual será el Jirón Manuel Seoane (desde la Av. Venezuela hasta la Av. Prado Alto) ya que su deteriorada infraestructura vial y la carencia de elementos de seguridad convierten a este sector en un problema latente para la seguridad.

Figura 02

Mapa del recorrido de buses en la ciudad de Abancay



Fuente: Archivo propio (2021)

Figura 03

Salida de buses del terminal terrestre de Abancay



Fuente: Archivo propio (2021)

Debido a lo ya mencionado este trabajo de investigación plantea el siguiente problema general: ¿De qué manera la centralidad del transporte interprovincial influye en la seguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022?

Con respecto a la justificación, este trabajo de investigación se basa en una justificación metodológica en la cual se requirió de métodos científicos como deductivo e inductivo, comparativos, descriptivos y en las técnicas se darán uso de referencias bibliográficas, hemerográficas y vía internet como medio de recopilación de datos vigentes para el estudio; para la recolección de información se utilizaron cuestionarios, entrevistas y fichas de observación. En cuanto a la justificación práctica, se escoge estudiar la problemática del desplazamiento del transporte interprovincial por la importancia que este sector tiene en el desarrollo del país y el impacto que tiene en las ciudades. Además, se beneficiarán aquellas poblaciones que cuente con las mismas carencias de realidad problemática.

Como justificación teórica de esta investigación, se dio un aporte de conocimiento acerca de la movilidad urbana sostenible, y la inseguridad vial que generará la centralidad del transporte interprovincial debido a la incorrecta planificación vial, la información que se ha utilizado y examinado incluye la comparación de la hipótesis y la discusión de los antecedentes del este proyecto,

haciendo un análisis causal entre la centralidad del transporte interprovincial y la inseguridad en la zona, sugiriendo recomendaciones para la elaboración de estudios futuros. Y por último para la justificación social se busca proporcionar información sobre el tema tratado y que será de utilidad para la comunidad, en general se busca mejorar el conocimiento acerca del alcance de los problemas que existen en el desplazamiento vehicular interprovincial y las formas de mitigar la inseguridad vial que afecta a la ciudad de Abancay y a la vez también servir de guía para otras ciudades.

Referente al objetivo general se plantea: Determinar de qué manera la centralidad del transporte interprovincial influye en la inseguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

En referencia a los antecedentes internacionales, Cruz (2021) elaboró una investigación titulada “Plan estratégico de seguridad vial para en cantón Chambo 2021 - 2026” el cual tuvo como principal objetivo proponer un plan estratégico de seguridad vial para el cantón Chambo, mediante algunos pilares de gestión del Plan Nacional de Seguridad Vial de Ecuador, para de esa manera mejorar la movilidad y seguridad del lugar. Esta investigación tuvo un enfoque cualitativo y un nivel exploratorio / descriptivo en el cual se aplicó el cuestionario, entrevista y fichas de observación como instrumento. Finalmente se concluyó que la zona muestra desinterés por el mantenimiento de la infraestructura vial y sus componentes por parte de las instituciones gubernamentales, razón por la cual no posee una adecuada accesibilidad para los usuarios, así también se evidenció la escasez de señalética y la poca cultura vial lo cual provoca 18 puntos conflictivos en el cantón.

Por otro lado, Baquero Santillan (2021) en su investigación titulada “Incidencia del transporte público de pasajeros interprovincial sobre el intraprovincial, caso de estudio: tramo cantón Montalvo-Babahoyo” tuvo como principal objetivo realizar un análisis de la prestación del servicio de transporte interprovincial, mediante el uso de herramientas de investigación que permitan determinar su incidencia sobre el transporte intraprovincial. Así también se aplicó una metodología de diseño no experimental, enfoque cualitativo y nivel descriptivo. Finalmente se concluyó que los servicios interprovinciales de pasajeros no cumple con los requisitos legales de operación, ya que embarca y desembarca a los pasajeros en zonas no autorizadas en el tramo Montalvo-Barbahoyo, lo cual impacta negativamente al operador en la provincia, principalmente por la pérdida de ingresos de pasajeros y prestadores de servicios en la provincia. También hay tasas de recolección inadecuadas, infraestructura subutilizada, falta de control y supervisión por parte de las autoridades, un ambiente social tenso, seguridad reducida y mala prestación de servicios.

De la misma forma, Felizzola y Sadala (2017) en su trabajo de investigación titulado “Impacto sobre las vías urbanas en el distrito de Santa Marta debido al tránsito de vehículos pesados que transportan el carbón de exportación” que tuvo como objetivo general determinar el impacto sobre las vías urbanas en el distrito de

Santa Marta debido al tránsito de vehículos pesados que transportan el carbón de exportación. Por lo cual tuvo un enfoque cualitativo de tipo descriptivo y corte transversal como metodología. Finalmente concluyeron que el medio ambiente se deteriora y contamina porque las carreteras no son aptas para el transporte de mercancías pesadas, ya que se observa los residuos de carga y las emisiones de carbono en toda el área de la ciudad. Así también hay otros factores relacionados con el transporte de mercancías pesadas que transitan por la ciudad, estos son los atascos que se forman en las horas punta y que dejan a la ciudad paralizada y retrasando los horarios normales tanto de transportistas como de peatones.

Por otro lado, Castilla, F. (2012) en su trabajo de investigación que llevó como título “Riesgo, conductas y jóvenes: El uso de drogas y su relación con la inseguridad vial” preciso como objetivo principal la observación de algunas conductas riesgosas de los adolescentes madrileños vinculadas a la seguridad vial y al consumo de drogas. Se recogió una muestra representativa de adolescentes de ESO Madrid, 1.718 alumnos, de 13 a 18 años. En conclusión, existe una especificidad de que los niños desarrollan comportamientos de seguridad vial más peligrosos, mientras que las niñas tienen tasas más altas de consumo de drogas legales. En las conductas de riesgo analizadas, las circunstancias sociales influyen en los sistemas socioculturales en los que encajan e influyen en las interacciones de los estudiantes con la seguridad vial.

Referente a los antecedentes nacionales, Angeles (2020) en su investigación titulada “El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca”, se planteó como objetivo analizar el impacto generado por el transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca. Como metodología se utilizó un método de investigación no experimental descriptivo con un enfoque mixto, así como también un diseño fenomenológico debido que se describió los problemas que ocurren por el deficiente servicio que brindan los transportes interprovinciales. Finalmente se concluyó que el impacto producido por el transporte interprovincial es el mismo que genera congestión vehicular debido a su tránsito lento y embarque y desembarque en algunos espacios urbanos inadecuados, causando contaminación e inseguridad.

De igual manera Condori, W. (2017) en su investigación, titulada “Conocimiento en Educación y Seguridad Vial en Estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional del Altiplano” en el cual su objetivo fue encontrar el grado de conocimientos sobre la seguridad, vial en los universitarios ya mencionados. Por lo tanto, se tuvo en cuenta la elección de universidad, que contara con una facultad de ciencias de la educación con varias especialidades. Finalmente, los resultados mostraron que la comprensión de los estudiantes sobre la seguridad vial es baja (74%), lo cual es debido a la falta de educación formal sobre normas de tránsito y seguridad vial, evaluada en términos de conocimiento conceptual y de procesos.

Por otro lado Maldonado y Martínez (2017) realizaron una investigación titulada “Estrategia de ordenamiento territorial para reducir el congestionamiento vehicular generado por el transporte interprovincial en la ciudad de Chiclayo”, el cual tuvo como objetivo reducir el congestionamiento vehicular generado por el transporte interprovincial en la ciudad de Chiclayo. La metodología empleada fue de tipo descriptiva y propositiva, con un diseño no experimental, y con enfoque mixto. Así mismo, como población se identificó 24 terminales terrestres en la ciudad de Chiclayo de los cuales se utilizó la técnica de muestra por juicio, debido a que se consideró solo los terminales terrestres que generan más congestionamiento en el centro de la ciudad. Finalmente se llegó a la conclusión que de acuerdo al monitoreo realizado se identificó calles y avenidas donde se acentúa más el congestionamiento arrojando un promedio en el flujo vehicular de 250 vehículos en el lapso de 15 minutos. Asimismo se calculó la emisión de 0.162 Kg de CO₂ por Km recorrido.

De igual manera Baca (2015) en su trabajo de investigación titulado “Diagnostico o identificación de las principales causas de siniestralidad de las empresas de transporte publico interprovincial en Perú” tuvo como principal objetivo comprender e identificar las causas de siniestralidad y tener un diagnóstico real del problema para posibles alternativas de solución. Así también la metodología empleada fue de enfoque cualitativo y documental en el ámbito de RVP ya que brinda servicio de transporte público interprovincial. Finalmente, se concluyó que la siniestralidad en el Perú tiene un comportamiento de variación al incremento, ello,

debido a que no se acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, existe un deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. Siendo la principal causa de los accidentes es la negligencia del conductor; las infracciones que se cometen son mayormente por el exceso de velocidad.

En cuanto a los fundamentos teóricos, para este trabajo de investigación se tomó en cuenta diversas teorías y estudios relacionados a las variables de centralidad e inseguridad vial, las cuales permitan la sustentación científica de esta investigación. Estas teorías partirán y estarán vinculadas a la movilidad urbana sostenible, el cual será el enfoque principal de esta investigación.

Es por eso que el grupo de ciudades de América Latina que impulsan una movilidad urbana sostenible (2014) define la movilidad urbana sostenible como un enfoque en satisfacer las necesidades y expectativas de todos, así también minimizar las externalidades sociales, económicas y ambientales negativas para así ayudar a construir una ciudad de calidad de vida más compacta, segura, limpia, resistente, amigable, positiva, saludable y competitiva.

Por su parte la ONU-Hábitat en el Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos (2013) enfatiza que para lograr un progreso significativo en las aspiraciones de un posterior modelo de movilidad sostenible, es necesario reconocer la naturaleza sistémica de los problemas (una mala política de precios conduce al tráfico en las horas pico carreteras urbanas; los patrones de dispersión de la aglomeración urbana hacen que los sistemas de transporte público sean menos eficientes; el diseño urbano 'para máquinas') gancho 'crea una ciudad para automóviles en lugar de personas).

Así también se tomó en cuenta en primer lugar, la teoría de la Centralidad y organización del espacio intra- urbano que nos dice que la forma de la ciudad depende del uso del suelo que le dan los actores urbanos, quienes tienen claras ventajas sobre la ubicación de las diferentes actividades en la ciudad: espacio urbano (comercial, industrial, residencial). La utilidad de los lugares se refiere a estas ventajas, o negativamente a los inconvenientes asociados a los lugares. La utilidad del lugar se refleja en el valor de la renta del suelo: el valor de la renta del

suelo, considerado en términos de economía de mercado, es uno de los principales factores explicativos del uso del suelo en las zonas urbanas.

En segundo lugar, la teoría de sistemas en los accidentes la cual tiene como idea base que los accidentes son producto de un incorrecto ajuste en la interacción de los componentes de un sistema complejo. Así también manifiesta que los accidentes de tránsito, se pueden ocasionar no solo por error de los usuarios sino también debido a la falta de diseño e implementación de un sistema apropiado para las condiciones humanas de los que lo utilizan. Estos conceptos combinan la infraestructura vial y a los automóviles, para así poder dar soluciones y lograr una mayor efectividad en la reducción de víctimas de accidentes de tránsito. En este sentido, es necesario tener presente el criterio de la vía que perdona a los peatones, por determinadas circunstancias que cometen errores y provocan accidentes.

Figura 04

Mapa conceptual de la relación entre las variables y teorías



Fuente: Elaboración propia (2022)

Referente a la definición teórica de la categoría **centralidad del transporte interprovincial**, Mayorga y Fontana (2014) definen el término “centralidad” como la “capacidad de un lugar para ser centro, ser reconocido como zona de confluencia, ser utilizado o ser socialmente adecuado” (Pg.125). Por otro lado en el Art. 3 de la Ley General de Transporte Público se define el transporte interprovincial como un tipo de servicio para la movilidad de personas, equipajes por medio de un

trabajador autorizado para realización de estas actividades, recibiendo una retribución económica del usuario. A partir de estas definiciones se entiende como centralidad del transporte interprovincial a la concentración de agencias de transporte y por ende a las actividades urbanas relacionadas con el transporte que de una u otra forma atraen el flujo de residentes, vehículos y mercancías. A continuación se presentan las subcategorías de centralidad del transporte interprovincial que son: accesibilidad, concentración del sector económico y contaminación vehicular.

Respecto a la **accesibilidad**, Valera (2004) confirma que la accesibilidad “territorial” se entiende generalmente como la dificultad o costo, economía, tiempo y energía para llegar del punto A al punto B, teniendo en cuenta los aspectos de estructura territorial y la movilidad se convierten en aspectos locales. Dimensión de los elementos materiales presentes en el área geográfica.

En cuanto a la **concentración del sector económico**, Polese (1998) afirma en su libro "Economía urbana y regional" que la ubicación de algunas actividades económicas dentro del espacio urbano va a poder explicar algunas teorías y tipos de uso del suelo urbano. Las tiendas y los servicios personales generalmente se colocan de acuerdo con la teoría de la ubicación central, ya que en realidad es el corazón comercial de la ciudad, siendo el centro el equivalente a la ubicación central de mayor rango para un área urbana.

Con respecto al **contaminación vehicular** Massiris (2008) nos dice que es la contaminación producida por algún tipo de vehículo y se genera principalmente como parte de la denominada contaminación urbana, que se produce en los centros de las ciudades donde se utiliza a diario un gran número de vehículos para cubrir el movimiento de las personas que viven en la ciudad y sus alrededores.

En relación, a la definición teórica de la categoría **inseguridad vial**, El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2001) la define como “una disciplina que estudia y busca aplicar acciones y mecanismos con el fin de asegurar el funcionamiento adecuado de la circulación en la vía pública para así prevenir los accidentes de tránsito” (Pg.15). De esta manera se entiende como inseguridad vial

a la ausencia de estas acciones y mecanismos que garanticen y salvaguarden la integridad física de los peatones, conductores y pasajeros. A continuación se presenta las subcategorías de inseguridad vial que son: deterioro de la infraestructura vial, carencia de elementos de seguridad vial e inadecuado desplazamiento.

Acerca del **deterioro de la infraestructura vial** el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2013) define este término como el conjunto de componentes conectados de acuerdo con las reglas específicas de diseño y construcción vial para garantizar de esta manera las condiciones cómodas y seguras para el movimiento del usuario.

En cuanto a **carencia de elementos de seguridad vial**, Moridpour *et al.* (2015) afirman que responden a la necesidad de organizar y dotar de seguridad y vigilancia en carreteras, calles, pistas o autovías. Dependiendo de la importancia de estos elementos, la atención a los mismos y la responsabilidad por lo que ordenan, depende de la vida e integridad de las personas que recorren estas rutas.

Respecto al **inadecuado desplazamiento**, Lozano *et al.* (1999) lo definen como movimiento que realiza un objeto en movimiento al trasladarse de un lugar a otro. Las personas y la mayoría de los objetos pueden moverse, y esta es la única forma de cambiar la posición relativa en el espacio.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación: Esta investigación fue de tipo básica ya que está enfocada en aumentar los conocimientos científicos sin tener que contrastarlos con algún aspecto práctico.

Enfoque, diseño y nivel de investigación: El enfoque fue cualitativo, ya que el trabajo se orientó hacia la interpretación de la conducta y las experiencias vividas de los participantes con el fin de profundizar sus puntos de vista, además tuvo un diseño fenomenológico debido a que se tuvo como propósito principal el explorar, describir y entender el comportamiento y experiencias de los participantes como reacción al fenómeno problemático. Asimismo el corte de la investigación fue transversal, porque se recogió información en un tiempo determinado para luego analizar las categorías de acuerdo a los datos que se recopilan y también fue explicativo ya que se buscó explicar la relación causal de las categorías de estudio.

3.2 Categorías y subcategorías

Categoría 1: Centralidad del transporte interprovincial

Definición Conceptual: Se entiende como centralidad del transporte interprovincial a la concentración de agencias de transporte y por ende a las actividades urbanas relacionadas con el transporte que de una u otra forma atraen el flujo de residentes, vehículos y mercancías. Las subcategorías se realizaron teniendo en cuenta los aspectos negativos que se genera como consecuencia de la centralidad del transporte interprovincial.

Subcategorías: SC 1: Inaccesibilidad

SC2: Concentración del sector económico

SC3: Contaminación vehicular

Categoría 2: Inseguridad Vial

Definición Conceptual: Se entiende como inseguridad vial a la ausencia de acciones y mecanismos que garanticen y salvaguarden la integridad física de los peatones, conductores y pasajeros. Las subcategorías se definieron teniendo en cuenta los aspectos negativos que ocasionan la inseguridad vial en la ciudad.

Subcategorías: **SC 1:** Deterioro de la infraestructura vial

SC 2: Carencia de elementos de seguridad vial

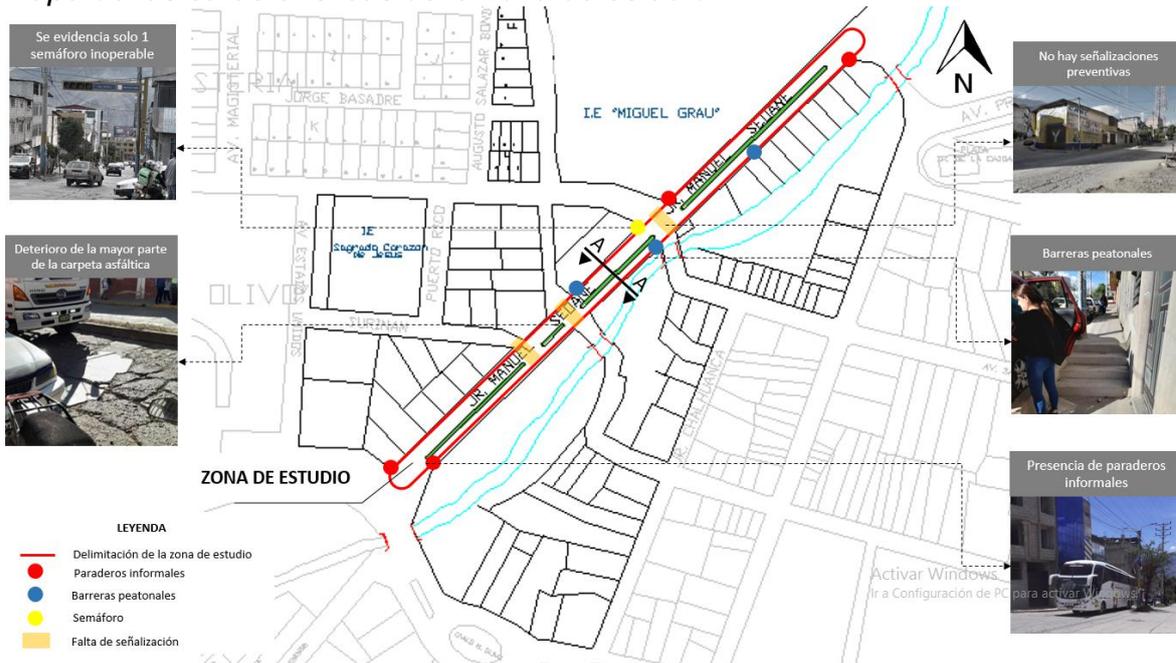
SC 3: Inadecuado desplazamiento

También se presenta una Matriz de Categorización, donde se simplifica el proceso de la investigación, de igual manera en esta tabla se puede observar el problema, los objetivos generales y específico; así también se observa las categorías, subcategorías e indicadores para así poder desarrollar adecuadamente la metodología. (Ver ANEXO N° 1).

3.3 Escenario de estudio

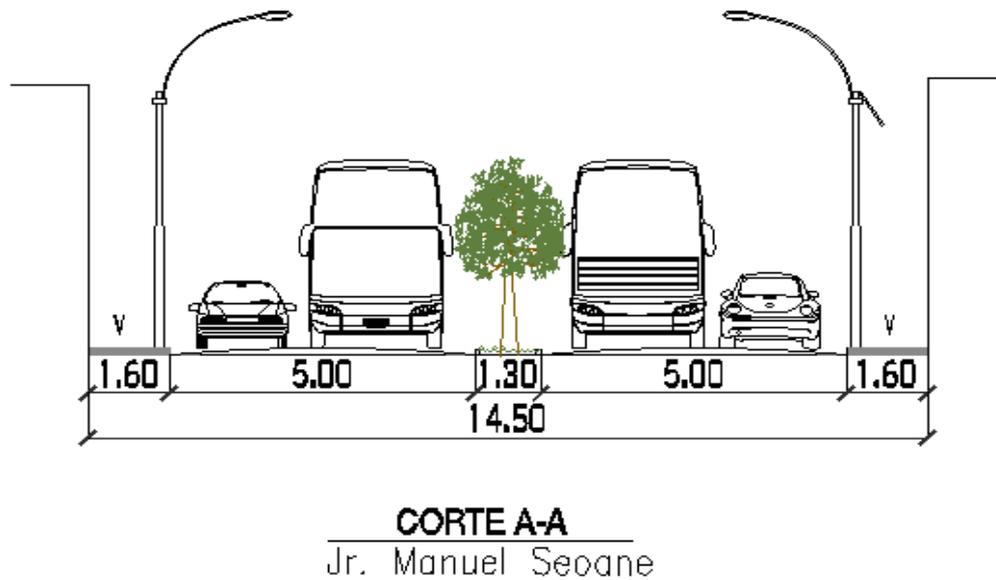
La zona analizada está ubicada en uno de los sectores más céntricos de la ciudad de Abancay, siendo así el Jirón Manuel Seoane el escenario de estudio ya que no cuenta con las características necesarias para el tránsito de vehículos pesados, sin embargo es la vía que recibe más tránsito de transporte interprovincial debido a la centralidad de las agencias de viaje, es por ello que se abarco específicamente el tramo de tres cuadras, desde la Av. Venezuela hasta la Av. Prado Alto. El tramo elegido del Jr. Seoane cuenta con dos carriles en cada sentido de 2.50 m cada uno, una berma central de 1.30 m y veredas de 1.60 m por cada lado, esta información se presenta gráficamente en la figura 06; así también la velocidad permitida en esta vía es de 30 KPH debido a que existen dos centro educativos cerca, por lo cual está considerada como zona escolar. Por otro lado en esta zona se logró identificar problemas como el deterioro vial, carencia de elementos de seguridad vial; también en el radio de la zona de estudio se ubicó de paraderos informales y congestión vial como consecuencia del tránsito de vehículos pesados.

Figura 05
Mapa de las características de la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 06
Sección vial del Jirón Manuel Seoane



Fuente: Elaboración propia (2022)

Si bien se mostró las características físicas de la zona, uno de los principales motivos de la selección de este escenario para ser analizado fue las repercusiones que traen todas estas deficiencias viales en los pobladores, tanto peatones como

conductores, ya que los problemas antes mencionados llegan a ocasionar incidentes viales que ponen en riesgo a los transeúntes y especialmente a los habitantes de sectores aledaños a la zona de estudio quienes diariamente se ven afectados por la intransitabilidad de la zona.

De esta manera para elección de los participantes se tuvo en cuenta algunas características para los criterios de inclusión y exclusión que ayudaron a delimitar una población, ya que se buscaba una muestra que cuente con las características y vivencias necesarias para el aporte a esta investigación, las cuales se detallan a continuación:

- **Criterios de inclusión:**

- Población mayor de 18 años de edad
- Personas de ambos géneros (Femenino y Masculino)
- Residentes aledaños al Jirón Manuel Seoane
- Transeúntes recurrentes del Jirón Manuel Seoane

- **Criterios de exclusión:**

- Población que sea menor de 18 años
- Población que ni resida ni sea un transeúnte frecuente del Jirón Manuel Seoane
-

3.4 Participantes

La elección de los participantes para la aplicación del cuestionario fue por conveniencia, ya que consistió en la selección de 30 participantes que fueron encuestados de acuerdo a facilidad de acceso que se tuvo y la disponibilidad de las personas para ser parte de la muestra.

Por otro lado, la muestra para las entrevistas se seleccionó a partir del perfil profesional y también de las vivencias cercanas con el problema de estudio, los cuales fueron necesarios para poder dar un punto de vista técnico y vivencial respecto al tema para así poder ampliar y complementar los conocimientos e información respecto a esta investigación, es por esta razón que se determinó usar como muestra para la entrevista a 2 profesionales y 2 pobladores que cuenten con los requerimientos ya mencionados, a continuación se presentan en la tabla 01.

Tabla 01
Muestra de sujetos

Sujetos	Cantidad	Criterio de selección
Ing. Nevely Peralta Capcha <i>Director Regional de Transportes de Apurímac</i>	1	Cargo que ocupa, experiencia y conocimiento en el tema y lugar de estudio.
Ing. Gervacio Terrazas Estacio <i>Especialista en Infraestructura Vial</i>	1	Experiencia profesional y conocimiento en el tema de investigación.
Sñr. Edison Moraya Peña <i>Transeúnte recurrente del Jirón Manuel Seoane.</i>	1	Experiencias vividas y conocimiento sobre el problema del lugar de estudio.
Sñra. Patricia Curo Cordova <i>Residente aledaño del Jirón Manuel Seoana.</i>	1	Experiencias vividas y conocimiento sobre el problema del lugar de estudio.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Se utilizó un muestreo intencional ya que se eligió a los miembros solo por su proximidad y disponibilidad sin considera si realmente estos representan muestra representativa de toda la población o no. Esto ayudo a observar comportamientos, opiniones, y puntos de vista de manera más fácil y efectiva para este trabajo.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas e instrumentos utilizados en esta investigación fueron elaborados con la finalidad de poder brindar información del tema de estudio con datos más precisos y concretos. Es por esto que la primera técnica que se empleó fue la encuesta con el fin de ayudar a recolectar información de las fuentes cercanas de la zona de estudio, para lo cual se utilizó como instrumento un cuestionario con preguntas equivalentes a las subcategorías de la categoría “Centralidad del transporte interprovincial” y la categoría “Inseguridad vial”, las cuales fueron medidas mediante la escala Ordinal/Likert y la de Nominal según corresponda.

Así también se utilizó una guía de entrevista estructurada por preguntas de acuerdo a las subcategorías de las variables centralidad del transporte interprovincial e inseguridad vial, realizadas a los 2 profesionales y 2 pobladores seleccionados como muestra, que se realizó mediante una entrevista virtual de la cual se pudo recolectar información relevante de expertos en el tema de investigación a través de sus diferentes puntos de vista.

Finalmente la tercera técnica e instrumento utilizado para el registro de datos de las categorías fue la ficha de observación en la cual se describió las características físicas de la zona de estudio través de la observación, considerando las subcategorías e indicadores de las categorías 1 y 2, los datos recopilados fueron fotografías en las cuales nos muestran la situación actual del objeto de estudio, así como también la descripción física de los daños existentes en el Jirón Manuel Seoane.

Tabla 02

Tabla de técnicas e instrumentos

TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Encuesta	Cuestionario
Entrevista	Guía estructurada
Observación	Ficha de Observación

Fuente: Elaboración propia (2022)

3.6 Procedimientos

Como procedimiento principal se inició con la elaboración de los diferentes instrumentos de medición de las categorías, seguidamente se procedió a la aplicación de estos para recopilar los datos necesarios para la medición, tales como el cuestionario con las preguntas por cada índice, la entrevista elaborada con preguntas más abiertas para obtener el punto de vista de los participantes y la ficha de observación en el cual se registró fotografías del lugar de estudio. Seguidamente se procesaron los datos obtenidos, para lo cual se hizo uso de los programas SPSS y Excel para la medición de las medidas de tendencia central (media, moda y mediana), así también se hizo uso del Atlas.ti para la codificación de términos relevantes obtenidos en las entrevistas. Finalmente se interpretará la información

adquirida a través de una triangulación de datos obtenidos con los tres instrumentos para así poder dar las conclusiones y posibles recomendaciones para solucionar los problemas encontrados.

3.7 Rigor Científico

Este trabajo de investigación tomo como modelo teórico la organización espacial y los factores que involucra esta teoría con una visión a la movilidad urbana sostenible ya que es la teórica que mejor expresa el enfoque que busca tener esta investigación, en esta teoría se encontró los términos adecuados para describir y entender los problemas urbanos, sociales y ambientales que presenta la zona de estudio. Es por esto que se consideró que este trabajo si cumple con los criterios de rigor científico, debido a que se trabajó en torno a la dependencia al ejecutar los diferentes instrumentos utilizados para la recolección de datos, la credibilidad para utilizar la información necesaria y confiable para darle una posible solución al problema de investigación, la conformabilidad se hizo uso en las encuestas aplicadas a los habitantes y transeúntes del Jr. Manuel Seonae en Abancay quienes pudieron aportar en la realización de esta investigación y a la transferibilidad porque la información recaudada podrá ser utilizada en futuras investigaciones. Así también se creó la dependencia necesaria para que esta investigación pudiera ser reconocida como creíble, por lo cual se utilizaron argumentos confiables que fueron demostrados en los resultados de este trabajo.

3.8 Método de análisis de datos

1. Se elaboró una base de datos en Excel de cada una de las categorías, en la cual se tuvo los valores obtenidos de las encuestas, para luego aplicarlos en el programa SPSS.
2. Para la representación de los resultados de la encuesta de esta investigación, se tuvo que elaborar tablas de frecuencias y figuras estadísticas de cada variable para así poder obtener un resultado de análisis visual que pueda ayudar a una mejor interpretación.
3. También se aplicó la triangulación concurrente en la que simultáneamente se recolectaron y analizaron datos de los tres instrumentos aplicados, como lo

señala Hernández *et al.* (2014) quienes afirman que este diseño se usa cuando los investigadores tienen la intención de confirmar o confirmar hallazgos y validar datos cuantitativos y cualitativos utilizando las fortalezas de cada método y minimizando sus debilidades.

3.9 Aspectos éticos

Con aspectos éticos no se brindará ningún tipo de información del trabajo de investigación de acuerdo a las normas de la Universidad Cesar Vallejo. Dichas referencias solo serán manejadas por el investigador, de la misma cada persona será informada sobre el carácter académico de la investigación, así como también sobre el uso que se hará con las preguntas contestadas en el cuestionario y de qué forma se emitirán los resultados. Así también se respetaron los principios de la NO MALEFICENCIA de acuerdo a los siguientes puntos:

- Información: Se informó a cada participante carácter académico para el cual era necesario la información y datos brindados.
- Consentimiento: Para la aplicación de los instrumentos se les solicito el permiso correspondiente para realizar su participación voluntaria.
- Participación libre: Los participantes accedieron a ser parte de esta investigación de manera libre y voluntaria, de tal manera que no fueron obligados ni condicionados.
- Anonimato: Se reguardara los datos personales de los participantes, por lo cual no se podrá divulgar ni exponer bajo ninguna circunstancia.

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados de la estadística descriptiva

CATEGORÍA 1: CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

Tabla 03

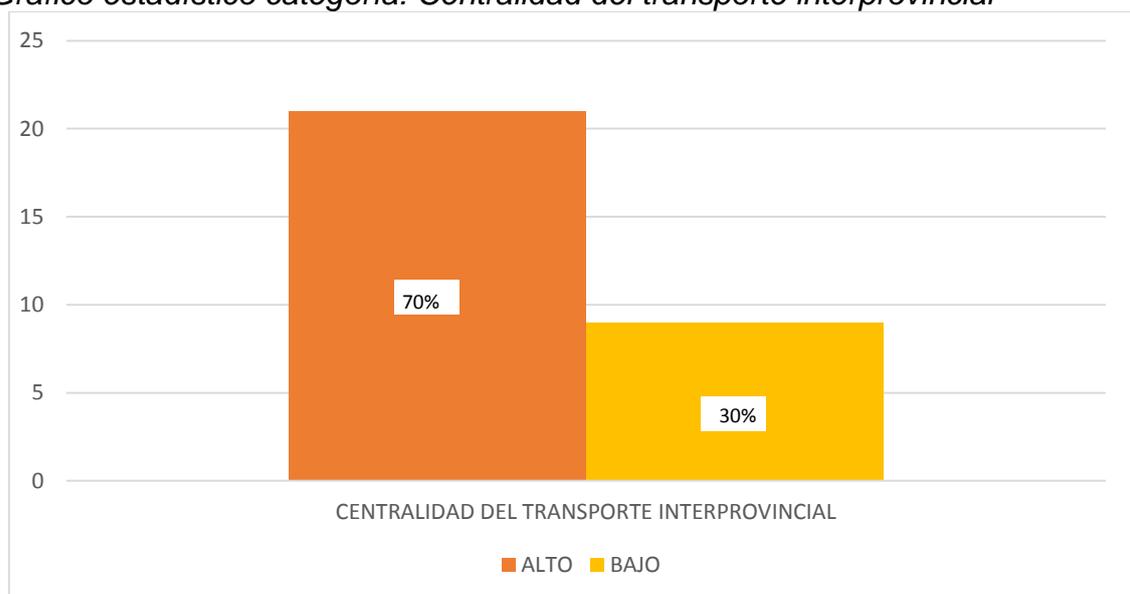
Tabla de la categoría: Centralidad del transporte interprovincial

CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL		
NIVEL	F	%
ALTO	21	70%
BAJO	9	30%
TOTAL	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 07

Grafico estadístico categoría: Centralidad del transporte interprovincial

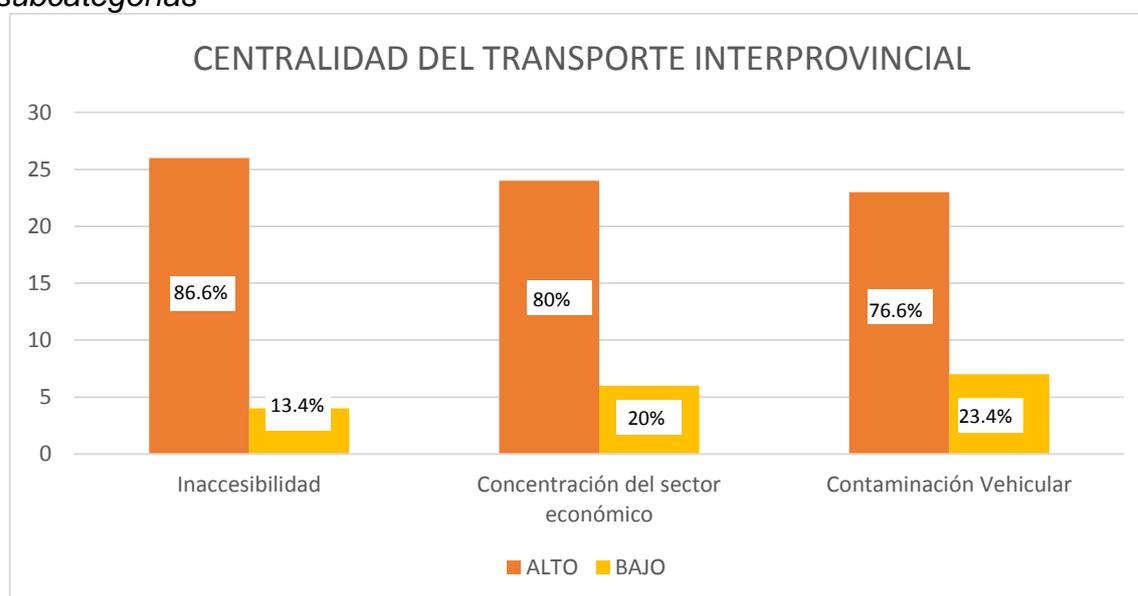


Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 03 y figura 07 indica que 21 de los encuestados que representa el 70% de los participantes, considera que la centralidad del transporte interprovincial es “alta”, sin embargo los otros 9 encuestados que son el 30% de la muestra consideran que el nivel de la centralidad del transporte interprovincial es “bajo”.

Tabla 04*Tabla de la Centralidad del transporte interprovincial por subcategorías*

NIVEL	Inaccesibilidad		Concentración del sector económico		Contaminación Vehicular	
	F	%	F	%	F	%
ALTO	26	86.6%	24	80%	7	76.6%
BAJO	4	13.4%	6	20%	7	23.4%
TOTAL	30	100%	30	100%	30	100%

*Fuente: Elaboración propia (2022)***Figura 08***Grafico estadístico de la Centralidad del transporte interprovincial por subcategorías**Fuente: Elaboración propia (2022)*

Interpretación: De acuerdo con los resultados mostrados se observa que el 86.6% de los encuestados considera que la inaccesibilidad es de nivel “alto”, por el contrario el 13.4% afirma que es de nivel “bajo”. En cuanto a la subcategoría 2, el 80% de los participantes creen que la concentración del sector económico está en un nivel “alto” y el otro 20% considera que esta en un nivel “bajo”, por otro lado en la subcategoría 3 se observa que 76.6% de los encuestados considera que la contaminación vehicular está en un nivel “alto” y el 23.4% considera que tiene un nivel “bajo”.

CATEGORÍA 2: INSEGURIDAD VIAL

Tabla 05

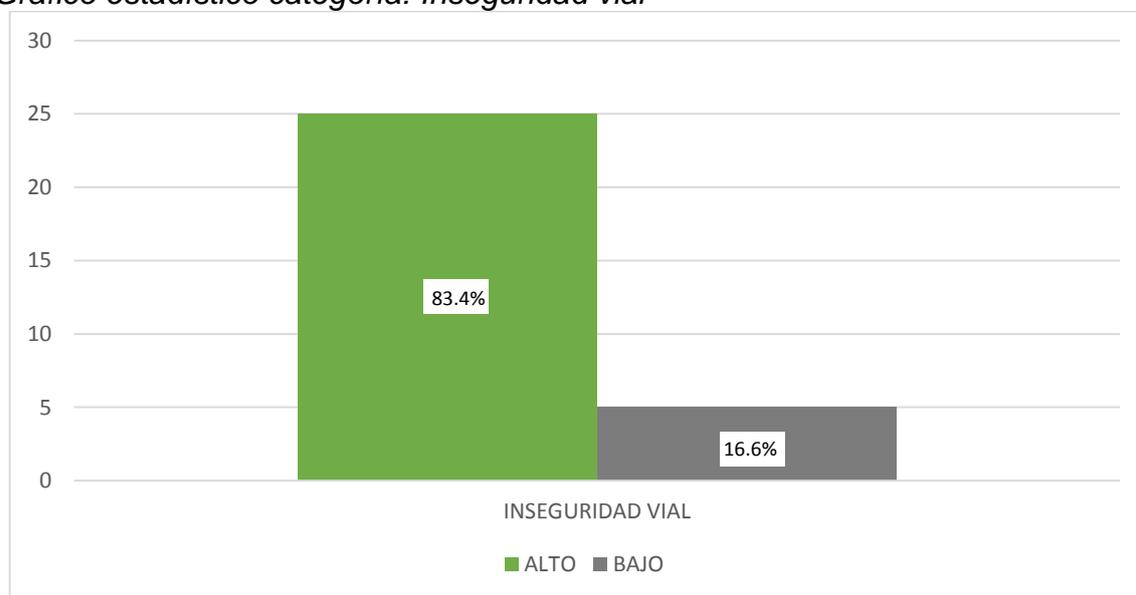
Tabla de la categoría: Inseguridad vial

INSEGURIDAD VIAL		
NIVEL	F	%
ALTO	25	83.4%
BAJO	5	16.6%
TOTAL	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 09

Grafico estadístico categoría: Inseguridad vial

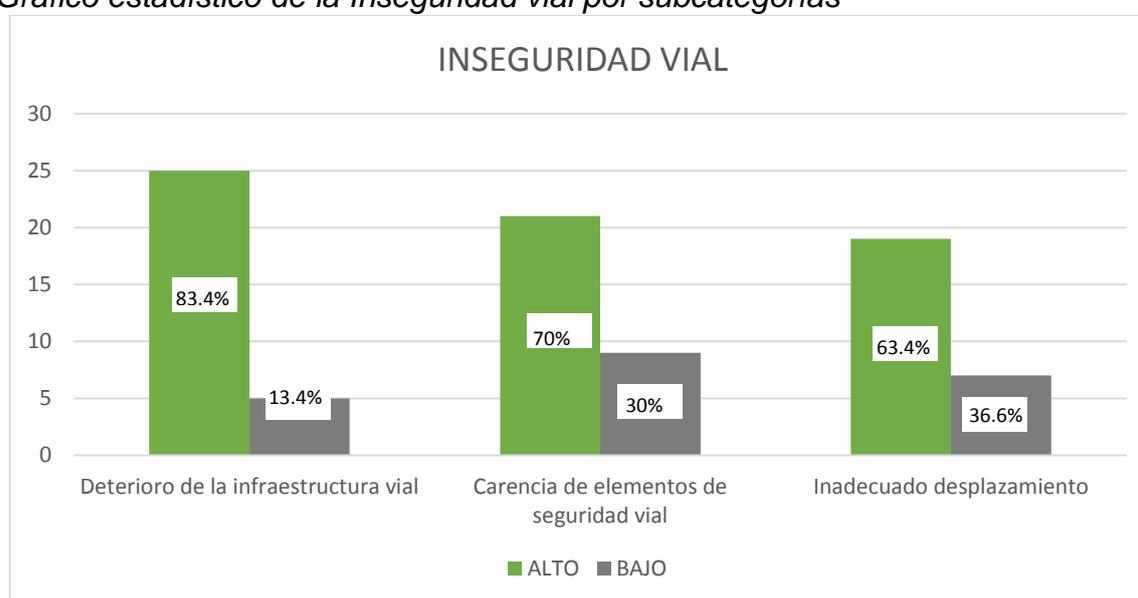


Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 05 y figura 09 indica que 25 de los encuestados que representa el 83.4% de los participantes, considera que la situación de la inseguridad vial es “alta”, sin embargo los otros 5 encuestados que son el 16.6% de la muestra consideran que el nivel de la inseguridad vial en la zona de estudio es “bajo”.

Tabla 06*Tabla según niveles de la categoría 2: Inseguridad vial*

NIVEL	Deterioro de la infraestructura vial		Carencia de elementos de seguridad vial		Inadecuado desplazamiento	
	F	%	F	%	F	%
ALTO	25	83.4%	21	70%	19	63.4%
BAJO	5	16.6%	9	30%	11	36.6%
TOTAL	30	100%	30	100%	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)**Figura 10***Grafico estadístico de la Inseguridad vial por subcategorías**Fuente:* Elaboración propia (2022)

Interpretación: Se muestran que la categoría 2 “Inseguridad vial” se encuentra en un nivel “alto”, ya que se observa que el 83.4% de los encuestados considera que el deterioro de la infraestructura vial es “alto”, así como la carencia de elementos de seguridad vial y el inadecuado desplazamiento donde más del 60% de respuestas lo catalogan como “alto”, por lo cual se deduce que una alta inseguridad vial de la zona de estudio.

4.2 Resultados de la entrevista

Se muestran los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas, los cuales se presentan mediante tablas de origen con la transcripción de cada respuesta y finalmente se realizó una tabla consolidada por categoría y subcategorías con las codificaciones de cada respuesta obtenida.

Tabla 07

Tabla origen de las respuestas de la pregunta 1- C1

CATEGORIA: Centralidad del transporte interprovincial SUBCATEGORIA: Inaccesibilidad INDICADOR: Incorrecto tránsito de vehículos pesados				
1. ¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	Considero que si limitan el tránsito, porque estos vehículos necesitan espacios distintos para poder transitar adecuadamente, es por esto que generan tráfico y esto perjudica el tránsito de vehículos livianos y de los que transitamos recurrentemente por aquí también.	Al respecto, debo indicar que no se debe permitir el tránsito vehicular pesado por las arterias céntricas de una ciudad porque esto limita el ordenamiento de transitabilidad dispuesto por la autoridad competente, y también porque el espesor de los pavimentos no están diseñados para ese tipo de vehículos.	Las calzadas de las calles de Abancay no están preparadas para recibir tanto peso de vehículos mayores, también las vías son estrechas por lo tanto obstruyen el desplazamiento de vehículos menores hacia el centro de la ciudad.	El tránsito de vehículos pesados limita el uso de las vías públicas, como se sabe la ciudad tiene calles angostas y los vehículos pesados son anchos y con mucha carga por lo cual si llega a limitar el tránsito de los vehículos medianos y pequeños, así como también a los peatones.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 07 se observa que la mayoría de sujetos entrevistados considera que la el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad si llegan a ser un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones, manifiestan que es principalmente porque el diseño y dimensionamiento vial de la ciudad no ha sido planificado para el tránsito de este tipo de vehículos, y es por ello que se evidencian tantos problemas viales.

Tabla 08*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 2- C1*

CATEGORIA: Centralidad del transporte interprovincial SUBCATEGORIA: Inaccesibilidad INDICADOR: Vulnerabilidad del peatón				
2. En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	Sí, yo como peatón muchas veces me he visto expuesto a tener accidentes al cruzar alguna de estas calles; estos vehículos no deberían transitar por estas calles pequeñas ya que son vehículos grandes que muchas veces no llegan a visualizar al peatón.	De todas maneras, el tránsito de vehículos interprovinciales por el centro de una ciudad va vulnerar de alguna forma la seguridad de los peatones, porque la circulación de estos no han sido previstos en el diseño vial de la ciudad, por consiguiente se debería regular este tipo de tránsito.	Si, considero que los buses interprovinciales generan inestabilidad al peatón al momento de cruzar las pistas uno se siente inseguro porque nos tapa la visualización y esto nos genera temor de seguir avanzando.	Si considero que son una vulnerabilidad para el peatón ya que, los buses interprovinciales son de una envergadura más larga y alta, además que tienen puntos ciegos extensos, por lo que el peatón se ve expuesto a cualquier tipo de accidente que pueda ocurrir en el transcurso del tránsito del bus interprovincial.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 08, como respuesta a la pregunta 2 de las entrevistas hechas, se muestra que los 4 entrevistados coinciden en estar de acuerdo con que el tránsito de buses interprovinciales por el centro de la ciudad si es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón, ya que según sus manifestaciones son vehículos grandes transitando por calles estrechas lo cual genera inseguridad en los peatones al momento de cruzar las vías por el temor que tienen de ser investidos por este tipo de vehículos.

Tabla 09*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 3- C1*

CATEGORIA: Centralidad del transporte interprovincial SUBCATEGORIA: Concentración del sector económico INDICADOR: Agencias de transporte				
3. ¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	En lo económico podría afectar a los negocios locales que se encuentran alejados del centro de la ciudad, ya que no cuentan con las mismas posibilidades de venta que un local ubicado cerca del terminal terrestre.	Si llega a afectar de una u otra manera, ya que las agencias de transporte interprovincial deben estar ubicados en terminales terrestres, fuera del radio urbano para que se garantice un ordenamiento urbano y de esta manera genere seguridad a los turistas y pasajeros usuarios.	En un terminal hay concentración de agencias de transportes y todas ellas tienen una tarifa según la oferta y demanda y no creo que eso afecte al desarrollo económico por que sus servicios solo son de transporte y eso no tiene mucho que afectar a la economía.	En nuestra ciudad tenemos un terminal terrestre que está mal ubicado porque se encuentra en el centro de la ciudad, es por esto que el turismo si se ve afectado ya que los buses transitan mediante las vías centrales de la ciudad y por ende también llegan a afectar el paisaje turístico turística ya que pasan por zonas que están consideradas zonas de turismo.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 09 se puede observar que algunos de los entrevistados considera que la concentración de las agencias de transporte si llega a afectar el factor económico de la ciudad, ya que justifican la poca oportunidad de crecimiento que tienen los negocios alejados del rango del terminal terrestre; sin embargo la mayoría de ellos consideran también que la esta concentración espacial de agencias de viaje no llegan a afectar en absoluto al desarrollo turístico de la ciudad porque afirman que la ubicación del terminal terrestre no interfiere en el turismo.

Tabla 10*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 4- C1*

CATEGORIA: Centralidad del transporte interprovincial SUBCATEGORIA: Contaminación Vehicular INDICADOR: Contaminación acústica				
4. ¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	Se debería reducir el tránsito de vehículos pesados por las calles que se encuentran dentro de la ciudad y mejor habilitar vías alternas que solucionen este problema, como la vía de Evitamiento.	En este contexto las gerencias de transporte urbano de las diferentes municipalidades son las que deben dictar medidas para no permitir el uso innecesario de bocinas y medios ruidosos dentro del radio urbano, que por cierto son medida que ya se ha tomado en varias otras ciudades y que funcionan muy bien ante este problema.	Los vehículos pesados definitivamente tienen que ir por una vía alternativa que se llama de Evitamiento, porque las calles en la ciudad están muy deterioradas y el solo hecho del tránsito de los vehículos pesados por estas vías genera bastante ruido y eso es un poco difícil de poder mitigar.	Para la contaminación acústica sería prohibir el excesivo uso de claxon en algunas zonas de la ciudad, ya que el claxon de estos vehículos son mucho más fuertes que de los vehículos pequeños. Así también se debería hacer una resolución de alcaldía que prohíba el ingreso de los vehículos pesados por la ciudad, para así mitigar la contaminación acústica y también la atmosférica.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 10 se muestra el resumen de las respuestas a la pregunta 4 de las entrevistas realizadas, en esta se llega a observar que la mayoría de los sujetos entrevistados afirman que una de las medidas que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados debería ser la implementación de una nueva ley que restrinja el tránsito de estos vehículos por el radio urbano de la ciudad y así también orientar a los conductores a hacer uso de la vía de Evitamiento, para de esta manera reducir la contaminación sonora y atmosférica.

Tabla 11*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 1- C2*

CATEGORIA: Inseguridad Vial SUBCATEGORIA: Deterioro de la infraestructura vial INDICADOR: Huecos en la calzada				
5. ¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	El mal estado de las vías es un factor muy problemático que se debe solucionar con prioridad, ya que el estado actual en el que se encuentra esta vía podría provocar accidentes, porque desestabiliza el control de vehículo y eso genera la molestia de los conductores.	Los baches en la calzada, son causales de costos de operación en los vehículos, hecho que perjudica la economía de los transportistas, problema que debe ser resuelto por las autoridades competentes con mantenimientos correctivos en forma oportuna.	Por el mismo hecho de que la calzada está bastante destrozada los vehículos no se desplazan correctamente, inclusive el tipo de frenado que tienen los vehículos en estas vías causa daños al caucho de las llantas haciendo que ya no se adhiera bien al pavimento lo que a la larga puede causar accidentes.	Si es bastante influencia los baches en la calzada, ya que los conductores por evitar estos huecos pueden ocasionar algunos accidentes ya sea atropellos o choques y también por distracción puede pasar encima de estos y así producir otro tipo de accidentes.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 11 se puede observar que como respuesta a la pregunta 5 de las entrevistas, la mayor parte de los participantes coinciden en afirmar que el deterioro de la calzada si tiene una influencia negativa en la seguridad vial de la ciudad, ya que como muchos de ellos afirman el mal estado de las vías es un peligro latente no solo para los vehículos sino también para el peatón porque el estado deteriorado actual de la ciudad desestabiliza el control de los vehículos lo cual podría causar un accidente vehicular o hacia el peatón.

Tabla 12*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 2- C2*

CATEGORIA: Inseguridad Vial SUBCATEGORIA: Deterioro de la infraestructura vial INDICADOR: Insuficiente sección vial				
6. ¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaria a la seguridad vial de la ciudad?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	Si se llegase a ampliar esta vía probablemente esto podría ayudar a tener una transitabilidad vehicular más fluida y sin atracaderos, por lo cual se evitaría también el tráfico vehicular sobre todo en las horas punta que es donde genera más molestias.	El ancho vial estrecho es característica en las arterias de las ciudades en la sierra, esto debido a que en su momento hubo un deficiente estudio y diseño de los planos catastrales por parte de las municipalidades encargadas, sin embargo la ampliación de estas si reduciría los inconvenientes del tránsito vehicular.	La ampliación de la vía beneficiaria tanto al peatón como a los vehículos, los vehículos transitarían holgadamente y no apretujados, así también los peatones tendrían más espacio para circular por las calles y se sentirían más confiados de transitar.	Si beneficia ampliamente ya que al ampliarse la calzada habrá mucho más espacio para el tránsito peatonal y sobre todo vehicular, los autos medianos podrían transitar cerca de las veredas y los vehículos pesados en el medio de la vía, generando así un tránsito más seguro de los peatones.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 12 se muestra una similitud en las respuestas de los sujetos encuestados, como se llega a observar los 4 participantes consideran que la ampliación de la sección vial si llegaría a beneficiar a la seguridad vial de ciudad, ya que afirman ellos que esta modificación generaría más espacio para la circulación vehicular lo cual resultaría en una transitabilidad más fluida y sin congestión vial, por lo tanto sería un factor positivo para el tránsito peatonal también.

Tabla 13*Tabla origen de las respuestas de la pregunta 3- C2*

CATEGORIA: Inseguridad Vial SUBCATEGORIA: Carencia de elementos de seguridad INDICADOR: Falta de señalización				
7. Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	El uso de las señalizaciones correctas evitaría muchos incidentes de tráfico, como por ejemplo que les advertiría a los conductores de no transitar inadecuadamente por ciertas zonas de la ciudad.	La señalización en las arterias en el interior de una ciudad, es muy importante porque son elementos viales que regulan y advierten al tránsito vehicular para que estos no generen un desorden en el tránsito, es por eso que deben ser conocidos por los transportistas y patrones a fin de evitar accidentes.	Ayudaría mucho en realidad porque principalmente reducirían la velocidad de tránsito, también son muy importantes para restringir el tamaño de vehículos que deben transitar por las calles, también la advertencia de algunos aspectos de la vía como curvas, o la presencia de algunos centros educativos cerca.	Si bien es cierto la señalización es parte de la seguridad vial pero también se tiene que corroborar que estén bien señalizada las vías, con los materiales adecuados para este tipo de señalizaciones de transporte. Estas señalizaciones si ayudan a prever accidente y también a evitar el tránsito pesado por puntos que deberían estar prohibidos.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 13 se muestra el resumen de los puntos de vista respecto a la subcategoría de carencia de elementos de seguridad vial, en el cual se observa que todos los entrevistados consideran que las señalizaciones principales si mitigarían la inseguridad vial que ocasiona el transporte pesado ya que como ellos afirman es de vital importancia tener conocimiento sobre estos elementos para respetar las indicaciones que se dan mediante estas y así de esa manera evitar los accidentes de tránsito, y dejar generar desorden al momento de la circulación vehicular.

Tabla 14*Tabla origen las respuestas de la pregunta 4- C2*

CATEGORIA: Inseguridad Vial SUBCATEGORIA: Inadecuado desplazamiento INDICADOR: Congestión vial				
8. ¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
RESPUESTA	La solución más viable sería que se reubique el terminal terrestre en una zona aledaña donde no afecte al tránsito de vehículos pequeños en la ciudad y tampoco generen malestar en nosotros los peatones.	Toda ciudad debe contar con vías alternas que permitan la circulación de vehículos pesados fuera del radio urbano y de esta manera evitar los posibles daños que puedan ocasionar, por lo tanto el primer paso para darle una solución a este latente problema sería la mejora y la habilitación de la vía de Evitamiento de la ciudad.	La posible solución sería que tengan una vía de ingreso y otra de salida de los buses interprovinciales, para que de esta manera se pueda evitar el congestionamiento vehicular que causan estos buses.	Para evitar la congestión vial se debe trazar varias vías alternas exclusivamente para el tránsito de estos buses interprovinciales, estas deberían ser tanto vías de ingreso como de salida, así también estas vías no deberían ser de uso diario de los vehículos menores y tendría que ser de uso exclusivo para buses interprovinciales.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla 14 se llega a observar que como respuesta a la pregunta 8 la cual hace referencia a la subcategoría de inadecuado desplazamiento, por unanimidad los sujetos encuestados consideran que la mejor solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es habilitar y mejorar una de las vías alternas, como la vía de Evitamiento, para que los conductores hagan uso de estas y de esta manera evitar el congestionamiento vehicular y también los accidentes de tránsito que ocasionan esta aglomeración de vehículos.

Tabla 15

Matriz consolidada de las codificaciones de la entrevista por subcategorías.

TABLA DE CODIFICACIONES DE LA ENTREVISTA				
	SUJETO 1	SUJETO 2	SUJETO 3	SUJETO 4
C1: CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL				
Inaccesibilidad	Los vehículos pesados generan tráfico	Vulnerar la seguridad de los peatones	Generan inestabilidad al peatón al cruzar las pistas	El tránsito de vehículos pesados limita el uso de las vías públicas
Concentración del sector económico	Los comercios alejados del centro urbano se ven afectados	Deben estar ubicados fuera del radio urbano	En el terminal hay concentración de agencias de transportes	Terminal terrestre ubicado en el centro de la ciudad
Contaminación vehicular	Vías alternas pueden reducir la contaminación acústica	Medidas para no permitir el uso innecesario de bocinas	Por las vías deterioradas se genera bastante ruido	Prohibir el ingreso de los vehículos pesados por la ciudad
C2: INSEGURIDAD VIAL				
Deterioro de la infraestructura vial	El mal estado de una vía podría provocar accidentes	Son causales de costos de operación en los vehículos	Los vehículos no se desplazan correctamente	Por evitar los huecos pueden ocasionar accidentes
Carencia de elementos de seguridad vial	Las señalizaciones evitan los accidentes de tránsito	Son elementos viales que regulan y advierten al tránsito	Reducen la velocidad del tránsito	Corroborar que estén bien señalizada las vías
Inadecuado desplazamiento	La reubicación del terminal terrestre	Habilitación de la vía de Evitamiento	Implementar una vía de ingreso y otro de salida	Vías para el tránsito de buses interprovinciales

Fuente: Elaboración propia (2022)

4.3 Resultados de la ficha de observación

Así también, se obtuvo los resultados de las diferentes fichas de observación aplicadas para cada categoría (ver ANEXO N°10), a partir de esto se realizó una tabla de consolidación que muestra todas las codificaciones obtenidas por subcategorías.

Tabla 16

Matriz consolidada de las codificaciones de las fichas de observación por subcategorías.

TABLA DE CODIFICACION DE LAS FICHAS DE OBSERVACION	
C1: CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL	
Inaccesibilidad	Hay un concurrente tránsito de vehículos pesados, lo cual genera vulnerabilidad e inseguridad en los transeúntes.
Concentración del sector económico	Se identifican gran cantidad de agencias de transporte que incentivan la aglomeración de usuarios y comercio ambulatorio.
Contaminación vehicular	Se observa agentes contaminantes provenientes de los vehículos como residuos de aceites en las calzadas y excesivo ruido automotor.
C2: INSEGURIDAD VIAL	
Deterioro de la infraestructura vial	Se identifican grandes tramos con huecos en las calzadas, así como también se evidencia el desgaste de veredas en diferentes secciones
Carencia de elementos de seguridad vial	Existe ausencia de los principales elementos de seguridad vial, como es la semaforización, los reductores de velocidad y la señalización preventiva
Inadecuado desplazamiento	Se presentan barreras urbanísticas, así como también se evidencio congestionamiento vial del Jr. Seoane a ciertas horas del día

Fuente: Elaboración propia (2022)

4.4 Triangulación de datos

Tabla 17

Tabla de triangulación de datos

TABLA DE TRIANGULACION CONCURRENTE					
	ENTREVISTA				FICHA DE OBSERVACION
	S1	S2	S3	S4	
CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL					
SC1: Inaccesibilidad	Los vehículos pesados generan tráfico	Vulnerar la seguridad de los peatones	Generan inestabilidad al peatón al cruzar las pistas	El tránsito de vehículos pesados limita el uso de las vías públicas	Concurrente tránsito de vehículos pesados
SC2: Concentración del sector económico	Los comercios alejados del centro urbano se ven afectados	Deben estar ubicados fuera del radio urbano	En el terminal hay concentración de agencias de transportes	Terminal terrestre ubicado en el centro de la ciudad	La cantidad de agencias de transporte, incentivan la aglomeración de usuarios
SC3: Contaminación vehicular	Vías alternas pueden reducir la contaminación acústica	Medidas para no permitir el uso innecesario de bocinas	Por las vías deterioradas se genera bastante ruido	Prohibir el ingreso de los vehículos pesados por la ciudad	Residuos de aceites en las calzadas y excesivo ruido automotor.
INSEGURIDAD VIAL					
SC1: Deterioro de la infraestructura vial	El mal estado de una vía podría provocar accidentes	Son causales de costos de operación en los vehículos	Los vehículos no se desplazan correctamente	Por evitar los huecos pueden ocasionar accidentes	Se identifican grandes tramos con huecos en las calzadas
SC2: Carencia de elementos de seguridad vial	Las señalizaciones evitan los accidentes de tránsito	Son elementos viales que regulan y advierten al tránsito	Reducen la velocidad del tránsito	Corroborar que estén bien señalizada las vías	Ausencia de semaforización, reductores de velocidad y señalización preventiva
SC3: Inadecuado desplazamiento	La reubicación del terminal terrestre	Habilitación de la vía de Evitamiento	Implementar una vía de ingreso y otro de salida	Vías para el tránsito de buses interprovinciales	Se presentan barreras urbanísticas.

Fuente: Elaboración propia (2022)

4.5 Resultados finales por objetivos

Finalmente se presentan los resultados según cada uno de los objetivos planteados en este trabajo de investigación, para ello se analizó e interpreto la información recaudada por medio de los instrumentos, llegando a concretizar la información sobre la centralidad del transporte interprovincial y la inseguridad del Jirón Manuel Seoane.

OBJETIVO GENERAL: La centralidad del transporte interprovincial como influencia en la seguridad vial del Jirón Manuel Seoane

A partir de los resultados obtenidos se determinó que la centralidad del transporte interprovincial tiene una influencia negativa en la seguridad vial del Jr. Manuel Seoane, ya que como se expresó en los resultados obtenidos los problemas que causan tanto el tránsito de vehículos pesados por la ciudad, como la concentración de agencias de transporte en una zona céntrica y los residuos que causan estos vehículos, son potenciales generadores de la inseguridad vial no solo de la zona de estudio sino también de la ciudad de Abancay.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: La carencia de elementos de seguridad vial como influencia en la accesibilidad del Jirón Manuel Seoane

Se determina que la carencia de elementos de seguridad vial influye de manera negativa en la accesibilidad de la zona de estudio, tal como se demuestra en los diferentes resultados obtenidos que evidencian que la ausencia de elementos de seguridad vial como son las señales preventivas no llegan a advertir sobre el tránsito de vehículos pesados por la zona, así también la falta de semaforización y de reductores de velocidad hacen que no se pueda controlar la circulación de estos vehículos, lo cual genera la vulnerabilidad de los peatones del Jr. Manuel Seoane.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: La concentración del sector económico como influencia en el inadecuado desplazamiento del Jirón Manuel Seoane

De la información recaudada se obtuvo que la concentración del sector económico influye de manera negativa en el adecuado desplazamiento del Jr. Manuel Seoane, ya que se observó que la concentración de agencias de transporte interprovinciales y la circulación de estos buses por una zona céntrica de la ciudad es el principal

causante de la congestión vehicular y accidentes vehiculares, esto debido a que el aspecto físico de las calles no cuentan con las características necesarias para el tránsito de estos, así también los paraderos informales son una influencia en las barreras urbanísticas que se presentan en la zona.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3: El deterioro de la infraestructura vial como influencia en la contaminación vehicular del Jirón Manuel Seoane

Los resultados obtenidos muestran que el deterioro de la infraestructura vial del Jr. Seoane influye de manera negativa en la contaminación vehicular, debido a que el tránsito de vehículos pesados por la vía con huecos en la calzada va generar muchos ruidos molestos, así también el estrecho ancho vial ocasiona atracaderos y esto provoca el uso inadecuado de los claxon. Por otro lado la contaminación atmosférica se incrementa debido al deterioro vial, ya que el tránsito por estos baches desgasta el motor de los vehículos y esto genera que emitan más gases tóxicos.

V. DISCUSIÓN

En relación al Objetivo General, se determinó que la centralidad del transporte interprovincial tiene una influencia negativa en la seguridad vial del Jr. Manuel Seoane, ya que los problemas que causan tanto el tránsito de vehículos pesados por la ciudad, como la concentración de agencias de transporte en una zona céntrica y los residuos que causan estos vehículos, son potenciales generadores de la inseguridad vial no solo de la zona de estudio sino también de la ciudad de Abancay. Este resultado concuerda con los datos obtenidos por Baca (2015) quien en su investigación titulada “Diagnostico o identificación de las principales causas de siniestralidad de las empresas de transporte publico interprovincial en Perú” concluyó que la siniestralidad tiene un comportamiento de variación al incremento, ello, debido a que no se acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, existe un deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. Siendo la principal causa de los accidentes es la negligencia del conductor; las infracciones que se cometen son mayormente por el exceso de velocidad.

En relación al Objetivo Específico 1, se determinó que la carencia de elementos de seguridad vial influye de manera negativa en la accesibilidad de la zona de estudio, ya que se evidencia que la ausencia de elementos de seguridad vial como son las señales preventivas no llegan a advertir sobre el tránsito de vehículos pesados por la zona, así también la falta de semaforización y de reductores de velocidad hacen que no se pueda controlar la circulación de estos vehículos, lo cual genera la vulnerabilidad de los peatones del Jr. Manuel Seoane. Partiendo del mismo concepto Cruz (2021) en su investigación titulada “Plan estratégico de seguridad vial para en cantón Chambo 2021 - 2026” llego a la conclusión de que la zona que se estuvo estudiando muestra desinterés por el mantenimiento de la infraestructura vial y sus componentes por parte de las instituciones gubernamentales, razón por la cual no posee una adecuada accesibilidad para los usuarios, así también se evidencio la escases de señalética y la poca cultura vial lo cual provoca 18 puntos conflictivos en el cantón.

En relación al Objetivo Específico 2, se obtuvo que la concentración del sector económico influye de manera negativa en el adecuado desplazamiento del Jr. Manuel Seoane, ya que se observó que la concentración de agencias de transporte interprovinciales y la circulación de estos buses por una zona céntrica de la ciudad es el principal causante de la congestión vehicular y accidentes vehiculares, esto debido a que el aspecto físico de las calles no cuentan con las características necesarias para el tránsito de estos, así también los paraderos informales son una influencia en las barreras urbanísticas que se presentan en la zona. De la misma forma Angeles (2020) quien en su investigación titulada “El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca” concluyó que el impacto producido por el transporte interprovincial es el mismo que genera congestión vehicular debido a su tránsito lento y embarque y desembarque en algunos espacios urbanos inadecuados, causando contaminación e inseguridad.

En relación al Objetivo Específico 3, se mostró que el deterioro de la infraestructura vial del Jr. Seoane influye de manera negativa en la contaminación vehicular, debido a que el tránsito de vehículos pesados por la vía con huecos en la calzada va generar muchos ruidos molestos, así también el estrecho ancho vial ocasiona atracaderos y esto provoca el uso inadecuado de los claxon. Por otro lado la contaminación atmosférica se incrementa debido al deterioro vial, ya que el tránsito por estos baches desgasta el motor de los vehículos y esto genera que emitan más gases tóxicos. Por su parte Felizzola y Sadala (2017) concuerdan con esta afirmación ya que en su investigación titulada “Impacto sobre las vías urbanas en el distrito de Santa Marta debido al tránsito de vehículos pesados que transportan el carbón de exportación” concluyeron que el medio ambiente se deteriora y contamina porque las carreteras no son aptas para el transporte de mercancías pesadas, ya que se observa los residuos de carga y las emisiones de carbono en toda el área de la ciudad. Así también hay otros factores relacionados con el transporte de mercancías pesadas que transitan por la ciudad, estos son los atascos que se forman en las horas punta y que dejan a la ciudad paralizada y retrasando los horarios normales tanto de transportistas como de peatones.

VI. CONCLUSIONES

Primero: En lo que respecta al **Objetivo General** se puede concluir que la centralidad del transporte interprovincial tiene una influencia negativa en la seguridad vial del Jr. Manuel Seoane, tal y como se demostró en los resultados obtenidos mediante las entrevistas y fichas descriptivas los cuales mostraron los problemas que causan tanto el tránsito de vehículos pesados por la ciudad como la concentración de agencias de transporte en una zona céntrica y los residuos que causan estos vehículos, por lo cual son potenciales generadores de la inseguridad vial no solo de la zona de estudio sino también de la ciudad de Abancay. Esto se relaciona con los resultados encontrados en la estadística descriptiva, donde según percepción de los encuestados el 70% considera que la centralidad del transporte interprovincial está en un nivel “alto”, lo cual influye significativamente en la inseguridad vial ya que el 83.4% considera que también se encuentra en un nivel “alto”.

Segundo: En lo que respecta al **Objetivo Específico 1**, se concluye que la carencia de elementos de seguridad vial influye de manera negativa en la accesibilidad de la zona de estudio, lo cual fue respaldado con los diferentes resultados obtenidos que evidencian que la ausencia de elementos de seguridad vial, como son las señales preventivas, no llegan a advertir sobre el tránsito de vehículos pesados por la zona, así también la falta de semaforización y de reductores de velocidad hacen que no se pueda controlar la circulación de estos vehículos, lo cual genera la vulnerabilidad de los peatones del Jr. Manuel Seoane. Así también en los resultados obtenido de la estadística descriptiva, se observó que el 70% de los encuestados considera que la carencia de elementos de seguridad vial se encuentra en un nivel “alto”, lo cual influye significativamente en la inaccesibilidad de la zona ya que el 86.6% noto el “alto” nivel de inaccesibilidad.

Tercero: En lo que respecta al **Objetivo Específico 2**, se puede concluir que la concentración del sector económico influye de manera negativa en el adecuado desplazamiento del Jr. Manuel Seoane, ya que mediante los resultados obtenidos se demostró que la concentración de agencias de transporte interprovinciales y la circulación de estos buses por una zona céntrica de la ciudad son los principales causantes de la congestión vehicular y accidentes vehiculares, esto debido a que el aspecto físico de las calles no cuentan con las características necesarias para el tránsito de estos, así también los paraderos informales son una influencia en las barreras urbanísticas que se presentan en la zona. De igual forma los resultados de la estadística descriptiva muestran que el 80% de los encuestados considera que la concentración del sector económico es de “alto” nivel, lo cual influye en el “alto” nivel de inadecuado desplazamiento tal y como manifiesta el 63.4% de los participantes.

Cuarto: En lo que respecta al **Objetivo Específico 3**, se llegó a la conclusión de que el deterioro de la infraestructura vial del Jr. Seoane influye de manera negativa en la contaminación vehicular, debido a que los resultados obtenidos en las entrevistas y fichas de observación demostró que el tránsito de vehículos pesados por la vía con huecos en la calzada va generar muchos ruidos molestos, así también el estrecho ancho vial ocasiona atracaderos y esto provoca el uso inadecuado de los claxon, por otro lado la contaminación atmosférica se incrementa debido al deterioro vial, ya que el tránsito por estos baches desgasta el motor de los vehículos y esto genera que emitan más gases tóxico. Así también los resultados mostrados en la estadística descriptiva muestran que el 83.4% de los encuestados considera que el deterioro de la infraestructura vial es de “alto” nivel, y eso influye de manera negativa en la contaminación vehicular que según el 76.6% también se encuentra en un nivel “alto”.

VII. RECOMENDACIONES

Dada la importancia de la investigación y en función a los resultados obtenidos, se brinda algunas recomendaciones con el fin de tomar acciones ante los problemas de seguridad vial ocasionados por la centralidad del transporte interprovincial debido a la inadecuada estructuración vial.

Primero: En relación a la centralidad del transporte interprovincial y su influencia negativa en la seguridad vial, se da como recomendación académica a la Municipalidad correspondiente tomar acciones para la reubicación del terminal terrestre de la ciudad a un lugar más adecuado para este tipo de actividades y también habilitar las vías alternas para el tránsito de estos vehículos, ya que de esta manera se lograra restablecer la seguridad vial del Jr. Manuel Seoane. Así también como recomendación práctica se sugiere promover la planificación urbana de ciudades en proceso de expansión, para de esta forma obtener urbes enfocadas en un desarrollo sostenible con crecimiento territorial ordenado y sistemas viales adecuados y eficientes.

Segundo: En relación a la carencia de elementos de seguridad vial y la influencia negativa que tiene en la inaccesibilidad de la zona de estudio, se brinda como recomendación académica a las autoridades pertinentes implementar las señales preventivas necesarias y la semaforización en las calles principales de la ciudad para salvaguardar la seguridad tanto de los peatones como de los conductores. De igual forma como recomendación práctica se incita a la población en general y especialmente a los conductores a tomar conciencia sobre importancia de la educación vial para así actuar con responsabilidad al momento de hacer uso de las vías públicas.

Tercero: En relación a la concentración del sector económico y la influencia negativa en el adecuado desplazamiento, se da como recomendación académica a los futuros trabajos de investigación profundizar en temas relacionados a la centralidad territorial del sector económico e identificar la importancia que tiene este aspecto en el desplazamiento de los usuarios ya que es un factor muy influyente en el desarrollo de las

ciudades. Así también como recomendación práctica se sugiere tomar acciones preventivas e implementar leyes que prohíban el tránsito de vehículos pesados por vías centrales, ya que se ha evidenciado las consecuencias que causa este acto en el desplazamiento de los ciudadanos.

Cuarto: En relación al deterioro de la infraestructura vial y la influencia negativa que tiene en la contaminación vehicular, se brinda como recomendación académica a los profesionales en ingeniería o carreras afines implementar nuevas tecnologías de materiales asfálticos en los futuros proyectos viales, con el fin de mejorar la calidad y durabilidad de las calzadas. De igual manera se da como recomendación práctica incluir como proyecto prioritario la rehabilitación vial de las calles principales de la ciudad, como el Jirón Manuel Seona, que se encuentran en estado crítico debido al deterioro del material asfáltico lo cual viene provocando problemas en la seguridad vial y de la misma manera en la contaminación ambiental.

REFERENCIAS

- Akinyosoye, A. F. (2015). Addressing Insecurity on Nigerian Roads through Literacy, Language and Semiotics. African Educational Research Journal. <https://eric.ed.gov/?id=EJ1216285>
- Angeles, J. (2020). El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca [Tesis para optar un título profesional, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/56485>
- Baca, E. (2015). Diagnóstico o identificación de las principales causas de siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial en Perú [Tesis para optar el grado de maestro, Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7255>
- Baquero, E. M. (2021). Incidencia del transporte público de pasajeros interprovincial sobre el intraprovincial, caso de estudio: tramo cantón Montalvo-Babahoyo. [Tesis para optar el grado académico de Ingeniera en gestión de transporte, Escuela superior politécnica de Chimborazo]. dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/15176
- Barboza, M. (2018). Competencias de seguridad vial en escolares de dos regiones del Perú [Tesis para optar un título profesional, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].
- Barrantes, R. (2014). Investigación: Un camino al conocimiento, Un enfoque Cualitativo, cuantitativo y mixto. San José, Costa Rica: EUNED.
- Castilla, F. J. G. (2012). Riesgo, conductas y jóvenes: el uso de drogas y su relación con la inseguridad vial [Tesis doctoral, Universidad Pontificia Comillas]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/dctes?codigo=105489>
- Condori, W. (2017). Conocimiento en educación y seguridad vial en estudiantes de la facultad de ciencias de la educación de la universidad nacional del altiplano [Tesis para optar un título profesional, Universidad Nacional del Altiplano].

- Coronel, J. (2021) Infraestructura para el transporte interprovincial de Chiclayo en el sector Chaupe como Atenuante de la degradación existente [Tesis de licenciatura, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/4184>
- Cruz, L. (2021) Plan estratégico de seguridad vial para el cantón Chambo 2021 – 2026 [Tesis para un título profesional, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo] <http://dspace.esepoch.edu.ec/handle/123456789/16075>
- Felizzola, S., & Sadala, A. (2017). Impacto sobre las vías urbanas en el distrito de Santa Marta debido al tránsito de vehículos pesados que transportan el carbón de exportación [Tesis para optar título, Universidad del Magdalena]. core.ac.uk/download/pdf/198276285.pdf
- Gallardo, G. (2016). La seguridad vial en el Perú [Tesis de Máster en Ingeniería Civil con Mención en Ingeniería Vial, Universidad de Piura].
- Gillespie, T. D. (1993). Effects of heavy-vehicle characteristics on pavement response and performance. Transportation Research Board.
- Hernández, R., Fernández, F. y Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación. México. Ed Mc Graw Hill.
- Kaplan, R. (2014). La venganza de la geografía: cómo los mapas condicionan el destino de las naciones. RBA Libros.
- Klæboe, R., Kolbenstvedt, M., Clench-Aas, J., & Bartonova, A. (2000). Oslo traffic study–part 1: an integrated approach to assess the combined effects of noise and air pollution on annoyance. Atmospheric environment. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231000003046>
- Lagarde, E. (2007). Road traffic injury is an escalating burden in Africa and deserves proportionate research efforts. PLoS medicine. <https://journals.plos.org/plosmedicine/article?id=10.1371/journal.pmed.0040>
- Liaquat, A. M., Kalam, M. A., Masjuki, H. H., & Jayed, M. H. (2010). Potential emissions reduction in road transport sector using biofuel in developing countries. Atmospheric Environment. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231010005637>

- Lozano Guzmán, A., Romero Navarrete, J. A., Hernández Jiménez, J. R., Carrión Viramontes, F., & Vázquez Vega, D. (1999). Aspectos de la Dinámica de Vehículos Pesados y su Relación con el Daño a Pavimentos. <https://trid.trb.org/view/947622>
- Lozano Guzmán, A., Hernández Jiménez, J. R., & Romero Navarrete, J. A. (2002). La estabilidad de vehículos pesados y la seguridad en carreteras. <https://trid.trb.org/view/958996>
- Maldonado, A. y Martínez, M. (2017). Estrategia de ordenamiento territorial para reducir el congestionamiento vehicular generado por el transporte interprovincial en la Ciudad de Chiclayo [Tesis de Licenciatura, Universidad Señor de Sipán]. <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/4075>
- Massiris, A. (2008). Políticas latinoamericanas de ordenamiento territorial y sus perspectivas en un mundo globalizado. https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/3238/massirisproyeccion4.pdf
- Mayorga Cárdenas, M., & Fontana, M. P. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. Bitácora Urbano Territorial. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29084>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2017). Manual de seguridad vial. 443. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf
- Mohmand, Y. T., Wang, A., & Saeed, A. (2017). The impact of transportation infrastructure on economic growth: empirical evidence from Pakistan. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/19427867.2016.1165463>
- Moridpour, S., Mazloumi, E., & Mesbah, M. (2015). Impact of heavy vehicles on surrounding traffic characteristics. Journal of advanced transportation. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/atr.1286>
- Morantes, A. R. P., Contreras, G. G. M., & Valencia, B. A. R. (2018). Análisis de Riesgo de Accidentalidad de Vehículos Pesados en la Vía Cúcuta–

- Pamplona. Revista Colombiana de Tecnologías de Avanzada.
<https://ojs.unipamplona.edu.co/ojsviceinves/index.php/rcta/article/view/154>
- Muntané, J. (2015). Introducción a la investigación básica.
https://www.researchgate.net/publication/341343398_Introduccion_a_la_Investigacion_basica
- Neire, N. y Flores, G. (2021). La concentración de agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana en el distrito de la Victoria al 2021 [Tesis para optar título profesional, Universidad Cesar Vallejo]
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/65387>
- Patiño Morantes, A. R., Moreno Contreras, G. G., & Ramón Valencia, B. A. (2020). Análisis de riesgo de accidentalidad de vehículos pesados en la vía Cúcuta – Pamplona. Revista colombiana de tecnologías de avanzada (RCTA).
<https://ojs.unipamplona.edu.co/ojsviceinves/index.php/rcta/article/view/154>
- Polèse, M. (1998), Economía urbana y regional. Introducción a la relación entre territorio y desarrollo, Libro Universitario Regional (EULA/GTZ), Cartago, Costa Rica, 437 p.
- Rodríguez, J. M., Armindo, F. y Chaparro, P. E. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. Revista de la Universidad Industrial de Santander.
- Romero, J., Rakheja, S., Lozano Guzmán, A., Ahmed, W., & Msrtez Madrid, M. (2002). Estudio de la distribución espacial del daño a pavimentos causado por vehículos pesados. <https://trid.trb.org/view/944345>
- Ruiz Medina, M. (2013). Políticas públicas en salud y su impacto en el seguro popular en Culiacán, Sinaloa, México.
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202015000100004
- Sampieri, R y Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Editorial Mc Graw Hill Education.
<https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>

- Tong, T., & Yu, T. E. (2018). Transportation and economic growth in China: A heterogeneous panel cointegration and causality analysis. *Journal of Transport Geography*.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692318301637>
- Urquhart, R. D. (1986). Heavy oil transportation-present and future. *Journal of Canadian Petroleum Technology*. <https://onepetro.org/JCPT/article-abstract/doi/10.2118/86-02-05/31450/Heavy-Oil-Transportation-Present-And-Future>
- Yang, L., Wu, D., Cao, S., Zhang, W., Zheng, Z., & Liu, L. (2022). Transportation interrelation embedded in regional development: the characteristics and drivers of road transportation interrelation in Guangdong Province, China. *Sustainability*. <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/10/5925>
- Yang, S., Li, S., & Lu, Y. (2010). Investigation on dynamical interaction between a heavy vehicle and road pavement. *Vehicle System Dynamics*.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00423110903243166>
- Yang, X. F., Liu, H., Man, H. Y., & He, K. B. (2015). Characterization of road freight transportation and its impact on the national emission inventory in China. *Atmospheric Chemistry and Physics*.
<https://acp.copernicus.org/articles/15/2105/2015/>
- Zimmerman, K. A. (1995). Pavement management methodologies to select projects and recommend preservation treatments. Transportation Research Board.
https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=zRh4F9SizplC&oi=fnd&pg=PA1&dq=interprovincial+transportation&ots=9i_fadnjyQ&sig=86owq3T3jxzFHHNIzsc6fS-K4vY#v=onepage&q=interprovincial%20transportation&f=false

ANEXOS

ANEXO N°1: Matriz de categorización

PROBLEMAS	OBJETIVOS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	INDICADORES	INDICES
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	Centralidad del transporte interprovincial	Accesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	Camiones de carga Volquetes
¿De qué manera la centralidad del transporte interprovincial influye en la inseguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022?	Determinar de qué manera la centralidad del transporte interprovincial influye en la inseguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022.			Inadecuado tránsito de buses interprovinciales	Buses de mercancías Buses de pasajeros
				Vulnerabilidad de usuarios en la vía	Frecuencia de atropellos
				Actividades productivas	Puestos comerciales Agencias de turismo
				Aglomeración de usuarios	Bajos niveles de aforo Cantidad de usuarios
				Concentración de agencias de transporte	Numero de agencias de viaje
				Paraderos informales	Cantidad de paraderos informales
				Contaminación de aire	Emisión de gases tóxicos
				Contaminación acústica	Ruido de motor Ruido por el claxon
				Contaminación de suelo	Carga vehicular Residuos de aceites de los vehículos
PROBLEMAS ESPECIFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	INDICADORES	INDICES
• ¿De qué manera la carencia de elementos de seguridad vial influye en la accesibilidad del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022?	• Determinar de qué manera la carencia de elementos de seguridad vial influye en la inaccesibilidad del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022.	Inseguridad Vial	Carencia de elementos de seguridad vial	Deficiente semaforización	Falta de semáforos Semáforos averiados
• ¿De qué manera la concentración del sector económico influye en el inadecuado desplazamiento del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022?	• Determinar de qué manera la concentración del sector económico influye en el inadecuado desplazamiento del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022.			Ausencia de reductores de velocidad	Rompemuelles
• ¿De qué manera el deterioro de la infraestructura vial influye en la contaminación vehicular del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022?	• Determinar de qué manera el deterioro de la infraestructura vial influye en la contaminación vehicular del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022.			Falta de señalización	Señalización vertical preventiva Señalización horizontal
				Barreras urbanísticas peatonales	Falta de rampas Veredas estrechas
				Congestión vial	Vehículos por hora Tiempo de viaje
				Accidentes de tránsito	Choque vehicular Atropellos
				Huecos en la calzada	Poca capacidad portante Vehículos de alto tonelaje
				Desgaste de veredas	Material agrietado Falla estructural
				Insuficiente sección vial	Ancho de las vías
					Adecuado desplazamiento
			Deterioro de la infraestructura vial		

ANEXO N°2: Tabla de operacionalización para el cuestionario

TABLA DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA CATEGORIA 1: Centralidad del transporte interprovincial						
SUBCATEGORIAS	INDICADORES	INDICES	ITEMS	CATEGORIA	NIVEL	
Accesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	Volquetes	¿Con que frecuencia transitan por el Jr. M. Seoane los volquetes?	ORDINAL/LIKERT	ALTO (15 - 25)	
		Camiones de carga	¿Considera usted que el tránsito de camiones de carga limita la accesibilidad en la zona?			
	Inadecuado tránsito de buses interprovinciales	Buses de mercancías	¿Qué tan frecuente transitan por el Jr. M. Seoane los buses de mercancías?			Siempre (5)
		Buses de pasajeros	¿Considera que la circulación de buses interprovinciales vulnera el libre tránsito por esta vía?			Casi siempre (4)
Vulnerabilidad de usuarios en la vía	Frecuencia de atropellos	¿Con que frecuencia se reportan incidentes de atropello en el Jr. Manuel Seoane?	A veces (3)	BAJO (5 - 14)		
Concentración del sector económico	Actividades productivas	Puestos comerciales	¿Está de acuerdo con que la mayoría de puestos comerciales se dediquen a la venta de insumos básicos para los viajeros?	NOMINAL DICOTOMICA	ALTO (9 - 12)	
		Agencias de turismo	¿Se encuentra conforme con la cantidad de puestos que prestan servicios turísticos en el terminal terrestre?			
	Aglomeración de usuarios	Bajos niveles de aforo	¿Considera usted que el nivel de aforo actual del terminal terrestre es el adecuado?			NO (2)
		Cantidad de usuarios	¿Cree que la cantidad de usuarios diarios del terminal terrestre excede el aforo máximo?			SI (1)
	Concentración de agencias de transporte	Servicios de agencias de viaje	¿Considera que las agencias de viaje cumplen con los requerimientos básicos para los usuarios?			
Paraderos informales	Cantidad de paraderos informales	¿Está de acuerdo con la cantidad de paraderos informales interprovinciales que se encuentran en la ciudad?		BAJO (6 - 8)		

Contaminación vehicular	Contaminación de aire	Emisión de gases tóxicos	¿Considera que los vehículos pesados que circulan por esta vía son los principales emisores de gases tóxicos?	ORDINAL/LIKERT	ALTO (15 - 25) BAJO (5 -14)
	Contaminación acústica	Ruido de motor	¿Usted considera que hay un exceso de ruido emitido por los motores de los vehículos que transitan por la zona?		
		Ruido por el claxon	¿Qué tan seguido le causa molestias el innecesario ruido por el claxon de los vehículos que transitan por el Jr. M Seoane?		
	Contaminación de suelo	Carga vehicular	¿Con que constancia se observa transitar vehículos grandes con mucha carga?		
		Residuos de aceites de vehículos	¿Ha notado en el pavimento la presencia de residuos de aceites proveniente de los vehículos pesados?		

ANEXO N°3: Tabla de operacionalización para la entrevista

CATEGORIA 1: Centralidad del transporte interprovincial

SUBCATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICION
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	NOMINAL
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	

CATEGORIA 2: Inseguridad Vial

SUBCATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICION
Deterioro de la infraestructura vial	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	NOMINAL
	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	

ANEXO N°4: Resultados del cuestionario

Tabla 01

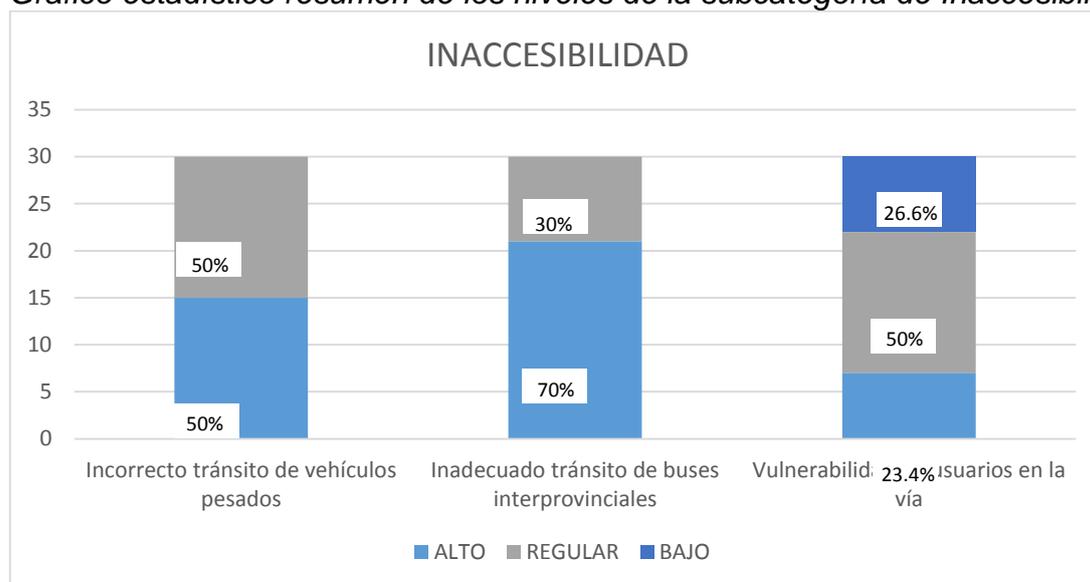
Tabla de resumen según niveles de la subcategoría de Inaccessibilidad

NIVEL	Incorrecto tránsito de vehículos pesados		Inadecuado tránsito de buses interprovinciales		Vulnerabilidad de usuarios en la vía	
	F	%	F	%	F	%
ALTO	15	50%	21	70%	7	23.4%
REGULAR	15	50%	9	30%	15	50%
BAJO	0	0%	0	0%	8	26.6%
TOTAL	30	100%	30	100%	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 01

Gráfico estadístico resumen de los niveles de la subcategoría de Inaccessibilidad



Fuente: Elaboración propia (2022)

De acuerdo con los resultados mostrados en la tabla 01 y la figura 01 sobre la subcategoría Inaccessibilidad, se observa un nivel entre “alto y regular” de incorrecto tránsito de vehículos pesados, así también se muestra que el nivel del inadecuado tránsito de buses interprovinciales es mayormente “alto”, de la misma manera se presenta un nivel “regular” de vulnerabilidad de usuarios en la vía. De esto se deduce que en términos generales la subcategoría de Inaccessibilidad tuvo como resultado un nivel entre “alto y regular”.

Tabla 02

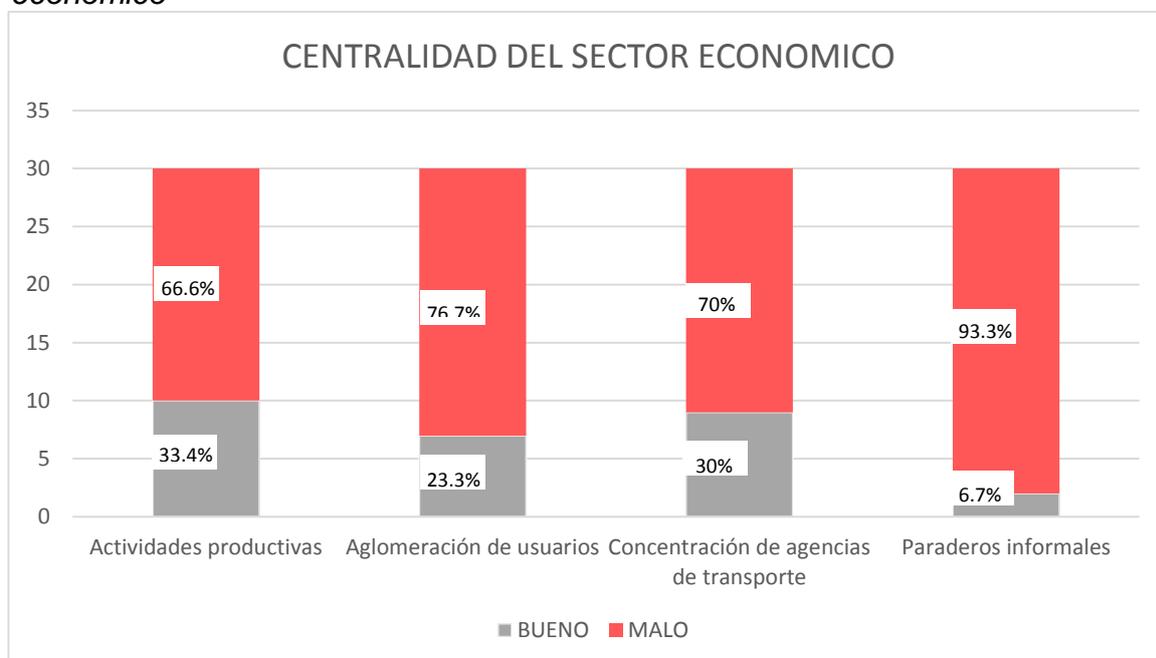
Tabla de resumen según niveles de la subcategoría Centralidad del sector económico

NIVEL	Actividades productivas		Aglomeración de usuarios		Concentración de agencias de transporte		Paraderos informales	
	F	%	F	%	F	%	F	%
BUENO	10	33.4%	7	23.3%	9	30%	2	6.7%
MALO	20	66.6%	23	76.7%	21	70%	28	93.3%
TOTAL	30	100%	30	100%	30	100%	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 02

Grafico estadístico según niveles de la subcategoría Centralidad del sector económico



Fuente: Elaboración propia (2022)

Referente a los resultados mostrados la tabla 02 y la figura 02 acerca de los niveles de la subcategoría centralidad del sector económico se obtuvo que las actividades productivas del terminal terrestre se encuentran en un nivel “malo”, así como también la aglomeración de usuarios que tiene un mayor porcentaje de nivel “malo” y finalmente tanto la concentración de agencias de transporte como los paraderos informales están categorizados también en un nivel “malo”. Por lo que se concluye que la centralidad del sector económico no está funcionando de manera adecuada por lo cual se le encasillado en un nivel “malo”.

Tabla 03

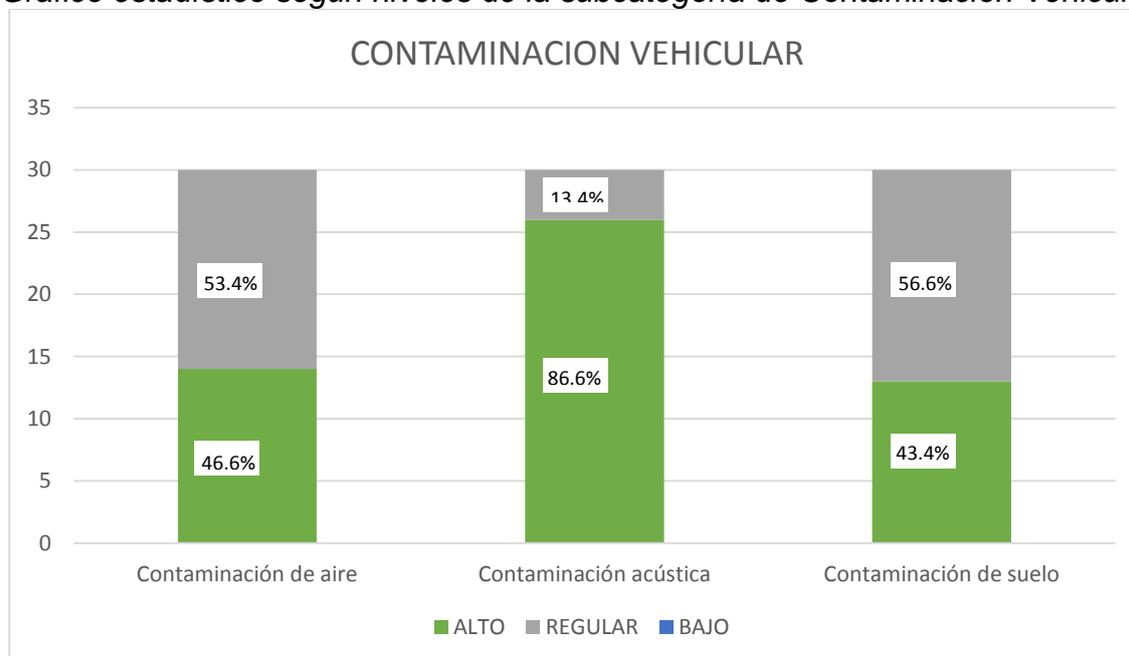
Tabla de resumen según niveles de la subcategoría de Contaminación Vehicular

NIVEL	Contaminación de aire		Contaminación acústica		Contaminación de suelo	
	F	%	F	%	F	%
ALTO	14	46.6%	26	86.6%	13	43.4%
REGULAR	16	53.4%	4	13.4%	17	56.6%
BAJO	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL	30	100%	30	100%	30	100%

Fuente: Elaboración propia (2022)

Figura 03

Grafico estadístico según niveles de la subcategoría de Contaminación Vehicular



Fuente: Elaboración propia (2022)

En la tabla 03 y la figura 03 se muestra los niveles en los que se encuentra la subcategoría de contaminación vehicular, es por ello que se observa un nivel intermedio entre “alto y regular” de la contaminación de aire, así también se llega a visualizar una gran parte de nivel “regular y alto” en la contaminación de suelo, pero por otro lado se evidencia el nivel “alto” de la contaminación acústica. A partir de estas afirmaciones se llega a interpretar que la subcategoría de contaminación vehicular se encuentra en un nivel “regular”, lo cual demuestra un elevado grado de presencia de contaminación vehicular por la zona de estudio.

ANEXO N°5: Evidencia de la entrevista

GUIA DE ENTREVISTA

Nombre: Edison Moraya Peña
Perfil: Transeúnte recurrente del Jr. Manuel Seoane
Lugar: Abancay - Apurímac
Fecha: 12/10/2022

ENTREVISTA SUJETO 1 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL				
SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Inaccessibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	Considero que si limitan el tránsito, porque estos vehículos necesitan espacios distintos para poder transitar adecuadamente, es por esto que generan tráfico y esto perjudica el tránsito de vehículos livianos y de los que transitamos recurrentemente por aquí también.	Los vehículos pesados generan tráfico.
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	Sí, yo como peatón muchas veces me he visto expuesto a tener accidente al cruzar alguna de estas calles; estos vehículos no deberían transitar por estas calles pequeñas ya que son vehículos grandes que muchas veces no llegan a visualizar al peatón.	Los vehículos grandes no llegan a visualizar al peatón.
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	En lo económico podría afectar a los negocios locales que se encuentran alejados del centro de la ciudad, ya que no cuentan con las mismas posibilidades de venta que un local ubicado cerca del terminal terrestre.	Los comercios alejados del centro urbano se ven afectados.
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	Se debería reducir el tránsito de vehículos pesados por las calles que se encuentran dentro de la ciudad y mejor habilitar vías alternas que solucionen este problema, como la vía de Evitamiento.	Vías alternas pueden reducir la contaminación acústica.

ENTREVISTA SUJETO 1 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL INSEGURIDAD VIAL

SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Deterioro de la infraestructura vial	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	Considero que el mal estado de las vías es un factor muy problemático que se debe solucionar con prioridad, ya que el estado actual en el que se encuentra esta vía podría provocar accidentes, porque desestabiliza el control de vehículo y eso genera la molestia de los conductores.	El mal estado de una vía podría provocar accidentes.
	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	Si se llegase a ampliar esta vía probablemente esto podría ayudar a tener una transitabilidad vehicular más fluida y sin atracaderos, por lo cual se evitaría también el tráfico vehicular sobre todo en las horas punta que es donde genera más molestias.	La ampliación de una vía ayuda a la transitabilidad
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	El uso de las señalizaciones correctas evitaría muchos incidentes de tráfico, como por ejemplo que les advertiría a los conductores de no transitar inadecuadamente por ciertas zonas de la ciudad.	Las señalizaciones evitan los accidentes de tránsito.
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	La solución más viable sería que se reubique el terminal terrestre en una zona alejada donde no afecte al tránsito de vehículos pequeños en la ciudad y tampoco generen malestar en nosotros los peatones.	La reubicación del terminal terrestre.

GUIA DE ENTREVISTA

Nombre: Gervacio Terrazas Estacio

Perfil: Ingeniero Civil con maestría en Infraestructura Vial

Lugar: Abancay - Apurímac

Fecha: 12/10/2022

ENTREVISTA SUJETO 2 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL				
SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	Al respecto, debo indicar que no se debe permitir el tránsito vehicular pesado por las arterias céntricas de una ciudad porque esto limita el ordenamiento de transitabilidad dispuesto por la autoridad competente, y también porque el espesor de los pavimentos no están diseñados para ese tipo de vehículos.	Limita el ordenamiento de transitabilidad.
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	De todas maneras, el tránsito de vehículos interprovinciales por el centro de una ciudad va vulnerar de alguna forma la seguridad de los peatones, porque la circulación de estos no sido previstos en el diseño vial de la ciudad, por consiguiente se debería regular este tipo de tránsito.	Vulnerar la seguridad de los peatones
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	Si llega a afectar de una u otra manera, ya que las agencias de transporte interprovincial deben estar ubicados en terminales terrestres, fuera del radio urbano para que se garantice un ordenamiento urbano y de esta manera genere seguridad a los turistas y pasajeros usuarios.	Deben estar ubicados fuera del radio urbano.
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	En este contexto las gerencias de transporte urbano de las diferentes municipalidades son las que deben dictar medidas para no permitir el uso innecesario de bocinas y medios ruidosos dentro del radio urbano, que por cierto son medida que ya se ha tomado en varias otras ciudades y que funcionan muy bien ante este problema.	Medidas para no permitir el uso innecesario de bocinas

ENTREVISTA SUJETO 2 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL INSEGURIDAD VIAL

SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	Los baches en la calzada, son causales de costos de operación en los vehículos, hecho que perjudica la economía de los transportistas, problema que debe ser resuelto por las autoridades competentes con mantenimientos correctivos en forma oportuna.	Son causales de costos de operación en los vehículos
Deterioro de la infraestructura vial	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	El ancho vial estrecho es característica en las arterias de las ciudades en la sierra, esto debido a que en su momento hubo un deficiente estudio y diseño de los planos catastrales por parte de las municipalidades encargadas, sin embargo la ampliación de estas si reduciría los inconvenientes del tránsito vehicular.	Deficiente estudio y diseño de los planos viales
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	La señalización en las arterias en el interior de una ciudad, es muy importante porque son elementos viales que regulan y advierten al tránsito vehicular para que estos no generen un desorden en el tránsito, es por eso que deben ser conocidos por los transportistas y patrones a fin de evitar accidentes.	Son elementos viales que regulan y advierten al tránsito
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	Considero que toda ciudad debe contar con vías alternas que permitan la circulación de vehículos pesados fuera del radio urbano y de esta manera evitar los posibles daños que puedan ocasionar, por lo tanto el primer paso para darle una solución a este latente problema sería la mejora y la habilitación de la vía de Evitamiento de la ciudad.	Habilitación de la vía de Evitamiento como solución del problema.

GUIA DE ENTREVISTA

Nombre: Patricia Curo Córdova

Perfil: Residente aledaño del Jr. Manuel Seoane

Lugar: Abancay - Apurímac

Fecha: 15/10/2022

ENTREVISTA SUJETO 3 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL				
SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	Las calzadas de las calles de Abancay no están preparadas para recibir tanto peso de vehículos mayores, también las vías son estrechas por lo tanto obstruyen el desplazamiento de vehículos menores hacia el centro de la ciudad.	Las vías no deben recibir tanto peso de vehículos mayores.
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	Si, considero que los buses interprovinciales generan inestabilidad al peatón al momento de cruzar las pistas uno se siente inseguro porque nos tapa la visualización y esto nos genera temor de seguir avanzando.	Generan inestabilidad al peatón al cruzar las pistas.
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	En un terminal hay concentración de agencias de transportes y todas ellas tienen una tarifa según la oferta y demanda y no creo que eso afecte al desarrollo económico por que sus servicios solo son de transporte y eso no tiene mucho que afectar a la economía.	En el terminal hay concentración de agencias de transportes.
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	Los vehículos pesados definitivamente tienen que ir por una vía alternativa que se llama de Evitamiento, porque las calles en la ciudad están muy deterioradas y el solo hecho del tránsito de los vehículos pesados por estas vías genera bastante ruido y eso es un poco difícil de poder mitigar.	Por las vías deterioradas se genera bastante ruido.

ENTREVISTA SUJETO 3 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL INSEGURIDAD VIAL

SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Deterioro de la infraestructura vial	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	Por el mismo hecho de que la calzada está bastante destrozada los vehículos no se desplazan correctamente, inclusive el tipo de frenado que tienen los vehículos en estas vías causa daños al caucho de las llantas haciendo que ya no se adhiera bien al pavimento lo que a la larga puede causar accidentes.	Los vehículos no se desplazan correctamente.
	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaria a la seguridad vial de la ciudad?	La ampliación de la vía beneficiaria tanto al peatón como a los vehículos, los vehículos transitarían holgadamente y no apretujados, así también los peatones tendrían más espacio para circular por las calles y se sentirían más confiados de transitar.	La ampliación de la vía beneficiaria al peatón y a los vehículos.
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	Ayudaría mucho en realidad porque principalmente a reducirían la velocidad de tránsito, también son muy importantes para restringir el tamaño de vehículos que deben transitar por las calles, también la advertencia de algunos aspectos de la vía como curvas, o la presencia de algunos centros educativos cerca.	Reducen la velocidad del tránsito
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	La posible solución sería que tengan una vía de ingreso y otra de salida de los buses interprovinciales, para que de esta manera se pueda evitar el congestionamiento vehicular que causan estos buses.	Implementar una vía de ingreso y otro de salida

GUIA DE ENTREVISTA

Nombre: Nevely Peralta Capcha

Perfil: Director Regional de Transportes de Apurímac

Lugar: Abancay - Apurímac

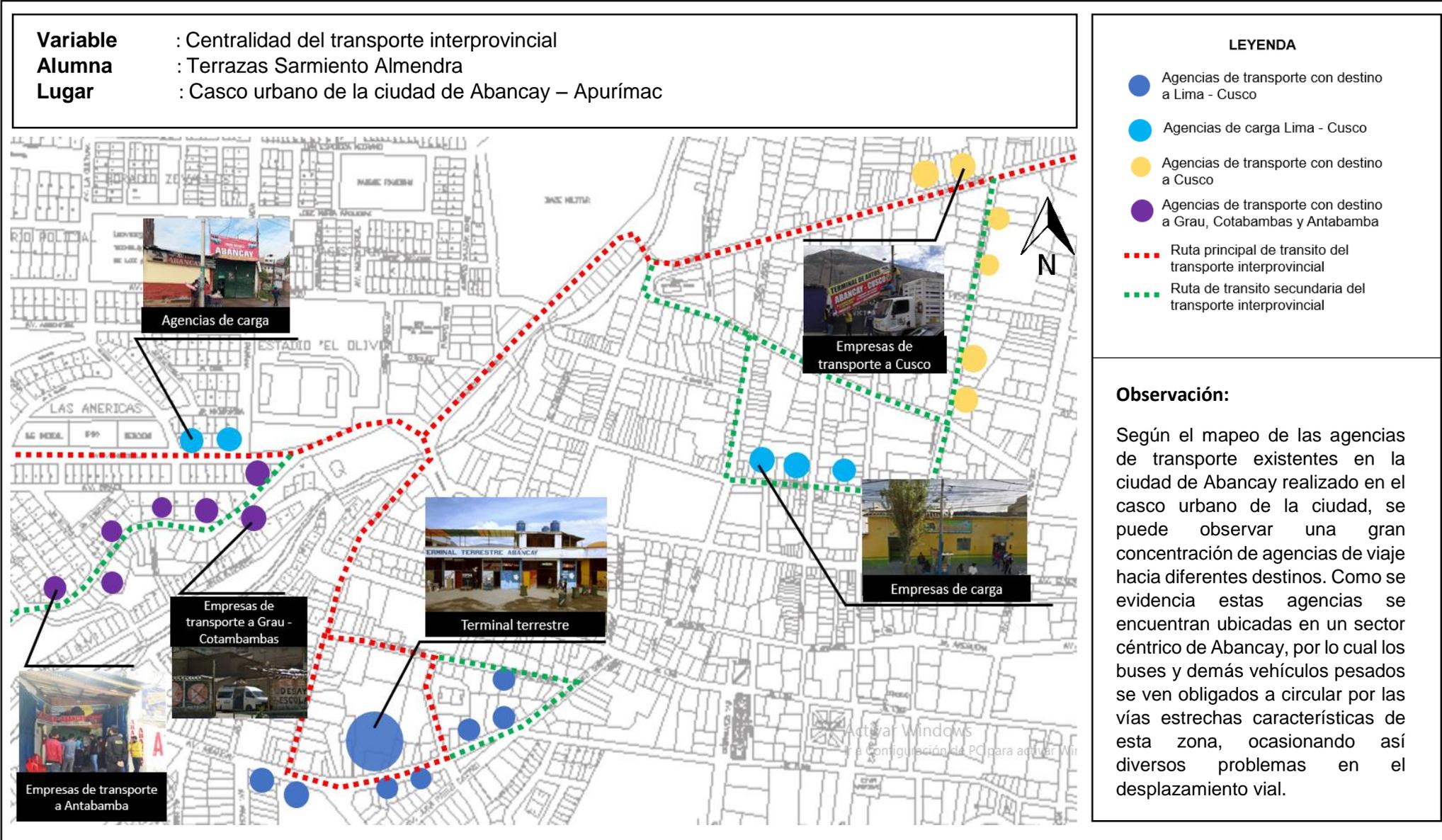
Fecha: 15/10/2022

ENTREVISTA SUJETO 4 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL				
SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	El tránsito de vehículos pesados limita el uso de las vías públicas, como se sabe la ciudad tiene calles angostas y los vehículos pesados son anchos y con mucha carga por lo cual si llega a limitar el tránsito de los vehículos medianos y pequeños, así como también a los peatones.	El tránsito de vehículos pesados limita el uso de las vías públicas.
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	Si considero que son una vulnerabilidad para el peatón ya que, los buses interprovinciales son de una envergadura más larga y alta, además que tienen puntos ciegos extensos, por lo que el peatón se ve expuesto a cualquier tipo de accidente que pueda ocurrir en el transcurso del tránsito del bus interprovincial.	Los buses tienen puntos ciegos extensos.
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	En nuestra ciudad tenemos un terminal terrestre que está mal ubicado porque se encuentra en el centro de la ciudad, es por esto que el turismo si se ve afectado ya que los buses transitan mediante las vías centrales de la ciudad y por ende también llegan a afectar el paisaje turístico turística ya que pasan por zonas que están consideradas zonas de turismo.	Terminal terrestre ubicado en el centro de la ciudad
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	Para la contaminación acústica sería prohibir el excesivo uso de claxon en algunas zonas de la ciudad, ya que el claxon de estos vehículos son mucho más fuertes que de los vehículos pequeños. Así también se debería hacer una resolución de alcaldía que prohíba el ingreso de los vehículos pesados por la ciudad, para así mitigar la contaminación acústica y también la atmosférica.	Prohibir el ingreso de los vehículos pesados por la ciudad.

ENTREVISTA SUJETO 4 – CATEGORIA CENTRALIDAD DEL INSEGURIDAD VIAL

SUBCATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	TRANSCRIPCION	EXTRACCION
	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	Si es bastante influencia los baches en la calzada, ya que los conductores por evitar estos huecos pueden ocasionar algunos accidentes ya sea atropellos o choques y también por distracción puede pasar encima de estos y así producir otro tipo de accidentes.	Por evitar los huecos pueden ocasionar accidentes.
Deterioro de la infraestructura vial	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	Si beneficia ampliamente ya que al ampliarse la calzada habrá mucho más espacio para el tránsito peatonal y sobre todo vehicular, los autos medianos podrían transitar cerca de las veredas y los vehículos pesados en el medio de la vía, generando así un tránsito más seguro de los peatones.	Más espacio para el tránsito peatonal y sobre todo vehicular
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	Desde su perspectiva, ¿En qué medida las señalizaciones principales mitigarían la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	Si bien es cierto la señalización es parte de la seguridad vial pero también se tiene que corroborar que estén bien señalizada las vías, con los materiales adecuados para este tipo de señalizaciones de transporte. Estas señalizaciones si ayudan a prever accidente y también a evitar el tránsito pesado por puntos que deberían estar prohibidos.	Corroborar que estén bien señalizada las vías.
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	Para evitar la congestión vial se debe trazar varias vías alternas exclusivamente para el tránsito de estos buses interprovinciales, estas deberían ser tanto vías de ingreso como de salida, así también estas vías no deberían ser de uso diario de los vehículos menores y tendría que ser de uso exclusivo para buses interprovinciales.	Vías para el tránsito de buses interprovinciales.

ANEXO N°6: Ficha de mapeo de la agencias de transporte



ANEXO N°7: Evidencia de la ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN N°1

TITULO: LA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL COMO INFLUENCIA EN LA INSEGURIDAD VIAL DE JIRÓN MANUEL SEOANE

Variable : Inseguridad Vial
Alumna : Terrazas Sarmiento Almendra
Lugar : Jirón Manuel Seoane – Abancay – Apurímac
Fecha : 16/10/22
Hora de Inicio : 3:00 pm

1. DETERIORO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Huecos en las calzadas

Si	X	No	
Observación		Fotos	
	X		

El Jirón Manuel Seoane presenta como principal problema un grave deterioro de la infraestructura vial ya que se llega a evidenciar huecos, agrietamientos y desfase del material de las calzadas en casi todo el tramo de las 3 cuadra de estudio, por lo cual en términos generales se evidencia la vía en estado muy crítico.

Desgaste de veredas

Si	X	No	
Observación		Fotos	
	X		

Se llega a observa que las veredas Jirón Seoane presentan en un mal estado, ya que se puede evidenciar el colapso de algunas secciones, el agrietamiento y algunas aceras incompletas, esto se evidencia principalmente en las 2 primeras cuadras de la zona de estudio, así también se puede observar la incomodidad de los peatones al no poder transitar con seguridad por estas secciones peatonales.

FICHA DE OBSERVACIÓN N°2

TITULO: LA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL COMO INFLUENCIA EN LA INSEGURIDAD VIAL DE JIRÓN MANUEL SEOANE

Variable : Inseguridad Vial
Alumna : Terrazas Sarmiento Almendra
Lugar : Jirón Manuel Seoane – Abancay – Apurímac
Fecha : 16/10/22
Hora de Inicio : 3:00 pm

2. CARENCIA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Deficiente semaforización

Si	X	No	
Observación	Fotos		
<p>Se observa que el Jr. Seoane carece de semaforización ya que se pudo localizar solo un semáforo el cual se encuentra inoperable, esto está causando constantes atracaderos vehiculares y también vulnerando la seguridad vial.</p>			

Ausencia de reductores de velocidad

Si	X	No	
Observación	Fotos		
<p>Se pudo observar la ausencia de reductores de velocidad en el Jr. Manuel Seoane, lo cual es motivo de preocupación teniendo en cuenta que cerca de la zona de estudio se ubica un centro educativo de gran envergadura, por lo cual se pone en riesgo la seguridad de los estudiantes.</p>			

Falta de señalización

Si	X	No	
Observación	Fotos		
<p>En todo el recorrido de la zona de estudio no se llegó a identificar ningún tipo de señalización vertical, como señales preventivas o informativas, así como tampoco señalizaciones horizontales como las líneas de cruce peatonal o las marcas normativas correspondientes.</p>			

FICHA DE OBSERVACIÓN N°3

TITULO: LA CENTRALIDAD DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL COMO INFLUENCIA EN LA INSEGURIDAD VIAL DE JIRÓN MANUEL SEOANE

Variable : Inseguridad Vial
Alumna : Terrazas Sarmiento Almendra
Lugar : Jirón Manuel Seoane – Abancay – Apurímac
Fecha : 16/10/22
Hora de Inicio : 3:00 pm

3. INADECUADO DESPLAZAMIENTO

Barreras Urbanísticas peatonales

Si	X	No	Fotos
Observación		Fotos	
Se llegaron a identificar diversas barreras urbanísticas peatonales, entre las cuales se destaca la presencia de escalones en la acera en varios tramos de la zona de estudio, así también se identifica la ausencia de rampas peatonales llegando a limitar así el desplazamiento de personas con discapacidad.			

Congestión vial

Si	X	No	Fotos
Observación		Fotos	
Se evidencia aglomeración no solo vehicular, sino también de motos y peatones el Jr. Seoane, estos sucesos se dan con mucha frecuencia y especialmente en horarios puntos, como son a las 8:00 am, 1:00 pm y 6:00pm que son también los horarios de salida de los buses interprovinciales del terminal terrestre.			

Insuficiente sección vial

Si	X	No	Fotos
Observación		Fotos	
Se observa que el espacio vial designado para el tránsito de vehículos es insuficiente al momento que circulan los vehículos pesados, esto debido a que la mayoría de ellos son de gran magnitud. Se evidencia también que los vehículos medianos y pequeños se ven perjudicados por la deficiente accesibilidad que tienen en esta vía.			

ANEXO N°8: Validación de los instrumentos por el EXPERTO 1

Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Centralidad del transporte interprovincial

N°	DIMENSIONES / Items	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
INACCESIBILIDAD								
1	¿Con que frecuencia transitan por el Jr. M. Seoane los volquetes?	X		X		X		
2	¿Considera usted que el tránsito de camiones de carga limita la accesibilidad en la zona?	X		X		X		
3	¿Qué tan frecuente transitan por el Jr. M. Seoane los buses de mercancías?	X		X		X		
4	¿Considera que la circulación de buses interprovinciales vulnera el libre tránsito por esta vía?	X		X		X		
5	¿Con que frecuencia se reportan incidentes de atropello en el Jr. Manuel Seoane?	X		X		X		
CONCENTRACION DEL SECTOR ECONOMICO								
6	¿Cuál es el porcentaje de puestos comerciales que se dedican a la venta de insumos básicos para los viajeros?	X		X		X		
7	¿Qué porcentaje de puestos en el terminal terrestre son los que prestan servicios turísticos?	X		X		X		
8	¿En qué porcentaje considera usted que el nivel de aforo actual del terminal terrestre es el adecuado?	X		X		X		
9	¿A qué nivel cree que la cantidad de usuarios diarios del terminal terrestre cubre el rango del aforo máximo?	X		X		X		
10	¿Cuál es el porcentaje de agencias de viaje que cumplen con los requerimientos básicos para los usuarios?	X		X		X		
11	¿Qué porcentaje de los paraderos informales que se encuentran ubicados en el casco urbano de la ciudad?	X		X		X		
CONTAMINACION VEHICULAR								
12	¿Considera que los vehículos pesados que circulan por esta vía son los principales emisores de gases tóxicos?	X		X		X		
13	¿Usted considera que hay un exceso de ruido emitido por los motores de los vehículos que transitan por la zona?	X		X		X		
14	¿Le genera molestias el innecesario ruido por el claxon de los vehículos que transitan por el Jr. M. Seoane?	X		X		X		
15	¿El tránsito de buses interprovinciales por el Jr. M. Seoane causa aglomeración vehicular en la vía?	X		X		X		
16	¿Cree que el tránsito de vehículos pesados es el causante de los desechos de residuos sólidos que se encuentran en la zona?	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: CERVANTES VELIZ, OSCAR FREDY

DNI: 07951179

Especialidad del evaluador: DOCTOR ARQ°. EN ADMINISTRACIÓN

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 DE LA GUIA DE ENTREVISTA

VARIABLE 1: Centralidad del transporte Interprovincial								
CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ITEMS	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³	
			SI	No	SI	No	SI	No
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	X		X		X	
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	X		X		X	
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	X		X		X	
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	X		X		X	
VARIABLE 2: Inseguridad Vial								
CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ITEMS	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³	
			SI	No	SI	No	SI	No
Deterioro de la Infraestructura vial	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la inseguridad vial?	X		X		X	
	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	X		X		X	
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	¿Cuáles considera usted que son las señalizaciones primordiales para evitar la Inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	X		X		X	
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	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: CERVANTES VELIZ, OSCAR FREDY DNI: 07951179

Especialidad del evaluador: DOCTOR ARQ. EN ADMINISTRACIÓN

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 N°9: Validación de los instrumentos por el EXPERTO 2

Anexo 4. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE Centralidad del transporte interprovincial

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
INACCESIBILIDAD								
1	¿Con que frecuencia transitan por el Jr. M. Seoane los volquetes?	X		X		X		
2	¿Considera usted que el tránsito de camiones de carga limita la accesibilidad en la zona?	X		X		X		
3	¿Qué tan frecuente transitan por el Jr. M. Seoane los buses de mercancías?	X		X		X		
4	¿Considera que la circulación de buses interprovinciales vulnera el libre tránsito por esta vía?	X		X		X		
5	¿Con que frecuencia se reportan incidentes de atropello en el Jr. Manuel Seoane?	X		X		X		
CONCENTRACION DEL SECTOR ECONOMICO								
6	¿Cuál es el porcentaje de puestos comerciales que se dedican a la venta de insumos básicos para los viajeros?	X		X		X		
7	¿Qué porcentaje de puestos en el terminal terrestre son los que prestan servicios turísticos?	X		X		X		
8	¿En qué porcentaje considera usted que el nivel de aforo actual del terminal terrestre es el adecuado?	X		X		X		
9	¿A qué nivel cree que la cantidad de usuarios diarios del terminal terrestre cubre el rango del aforo máximo?	X		X		X		
10	¿Cuál es el porcentaje de agencias de viaje que cumplen con los requerimientos básicos para los usuarios?	X		X		X		
11	¿Qué porcentaje de los paraderos informales que se encuentran ubicados en el casco urbano de la ciudad?	X		X		X		
CONTAMINACION VEHICULAR								
12	¿Considera que los vehículos pesados que circulan por esta vía son los principales emisores de gases tóxicos?	X		X		X		
13	¿Usted considera que hay un exceso de ruido emitido por los motores de los vehículos que transitan por la zona?	X		X		X		
14	¿Le genera molestias el innecesario ruido por el claxon de los vehículos que transitan por el Jr. M. Seoane?	X		X		X		
15	¿El tránsito de buses interprovinciales por el Jr. M. Seoane causa aglomeración vehicular en la vía?	X		X		X		
16	¿Cree que el tránsito de vehículos pesados es el causante de los desechos de residuos sólidos que se encuentran la zona?	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: **VILA ZOROGASTUA, GISELLO** **DNI: 08799913**

Especialidad del evaluador: **MG. EN ARQUITECTURA CON MENCION EN RENOVACION URBANA**

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 DE LA GUIA DE ENTREVISTA

VARIABLE 1: Centralidad del transporte interprovincial								
CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ITEMS	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³	
			SI	No	SI	No	SI	No
Inaccesibilidad	Incorrecto tránsito de vehículos pesados	¿Qué opinión tiene sobre el tránsito de vehículos pesados por las calles céntricas de la ciudad, considera que son un limitante para la accesibilidad de vehículos y peatones?	X		X		X	
	Vulnerabilidad del peatón	En su opinión, ¿El tránsito de buses interprovinciales por la ciudad es una de las principales causas de vulnerabilidad para el peatón?	X		X		X	
Concentración del sector económico	Concentración de agencias de transporte	¿En qué medida considera que la concentración de las agencias de transporte podría afectar el desarrollo turístico y por lo tanto también el económico?	X		X		X	
Contaminación vehicular	Contaminación acústica	¿Qué medidas crees usted que se deberían tomar para mitigar la contaminación acústica y atmosférica que provocan los vehículos pesados?	X		X		X	
VARIABLE 2: Inseguridad Vial								
CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ITEMS	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³	
			SI	No	SI	No	SI	No
Deterioro de la Infraestructura vial	Huecos en la calzada	¿Cuál es su punto de vista respecto a la influencia que tiene el deterioro de la calzada en la Inseguridad vial?	X		X		X	
	Insuficiente sección vial	¿De qué manera cree que la ampliación de la sección vial beneficiaría a la seguridad vial de la ciudad?	X		X		X	
Carencia de elementos de seguridad vial	Falta de señalización	¿Cuáles considera usted que son las señalizaciones primordiales para evitar la inseguridad vial ocasionado por el transporte pesado?	X		X		X	
Inadecuado desplazamiento	Congestión vial	¿Cuál cree usted que podría ser la solución para evitar la congestión vial que causa el tránsito de buses interprovinciales por la ciudad?	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: VILA ZOROGASTUA, GISELLO

DNI: 05799913

Especialidad de evaluador: MG. EN ARQUITECTURA CON MENCION EN RENOVACION URBANA

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

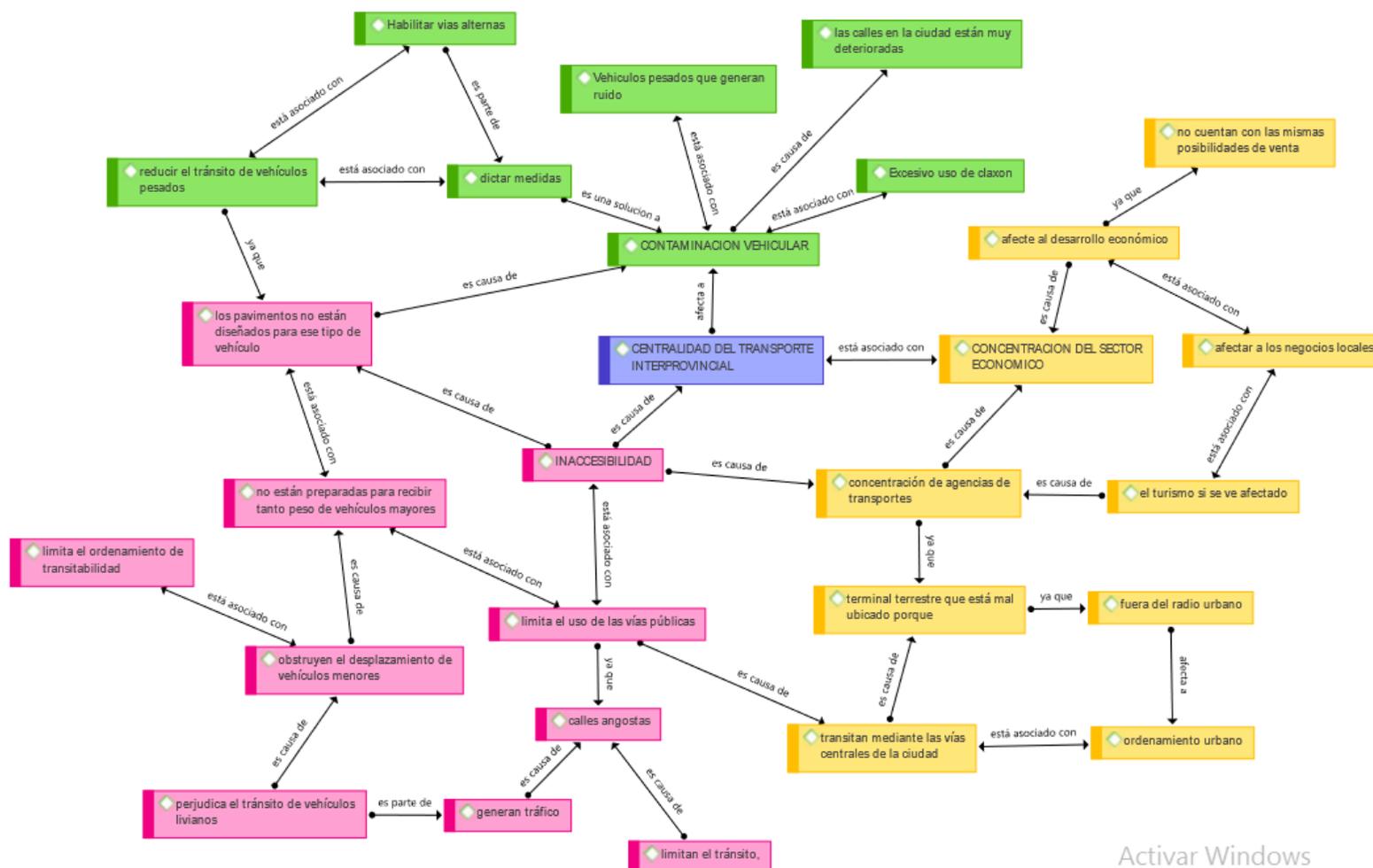
² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

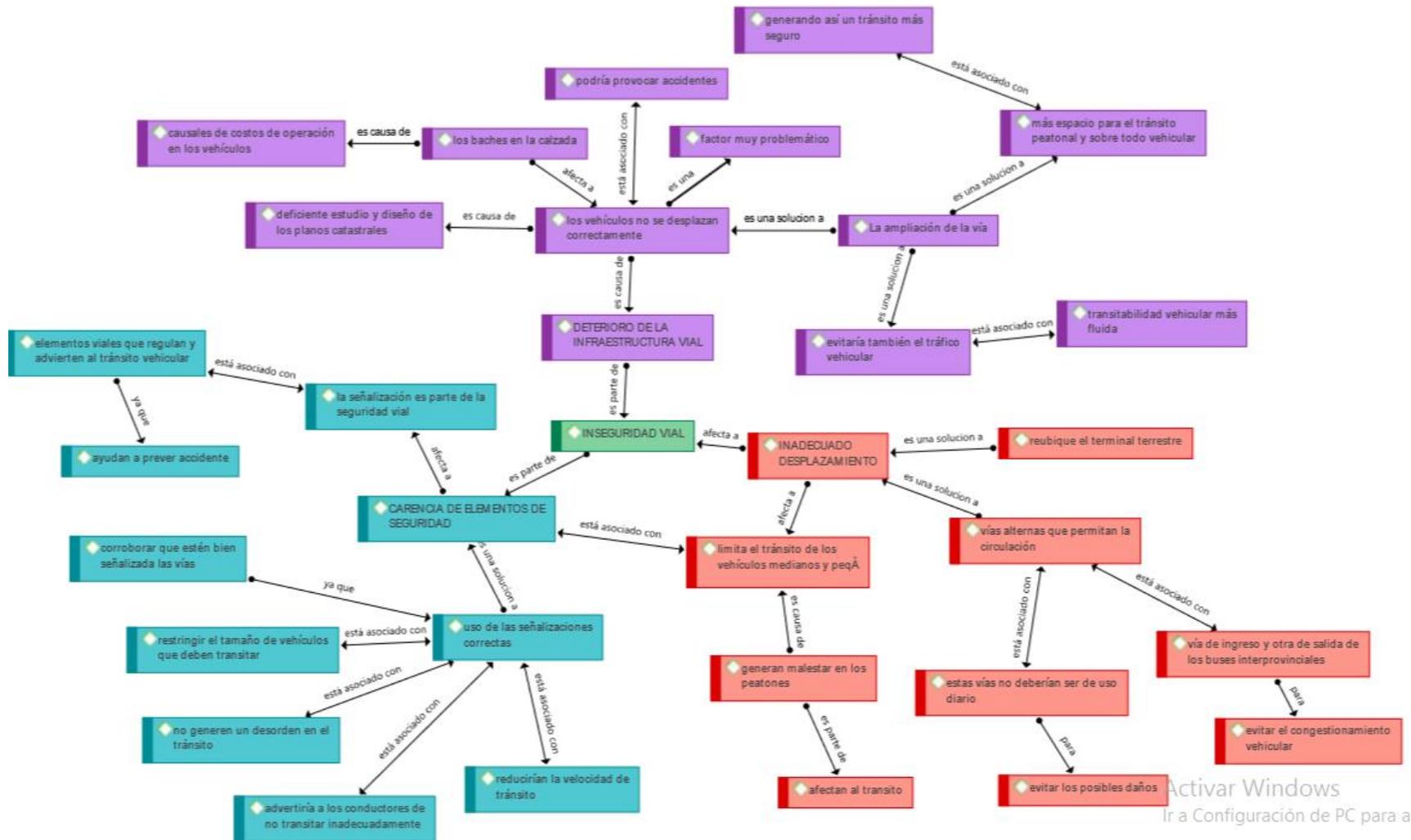
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



ANEXO N°10: Atlas.ti9 - Codificación de las respuestas de la categoría: Centralidad del transporte interprovincial



ANEXO N°11: Atlas.ti9 - Codificación de las respuestas de la categoría: Inseguridad Vial



ANEXO N°12: Tabla de co-ocurrencia

TABLA DE CO-OCURRENCIAS

Fuente/Codigos	INACCESIBILIDAD	CONCENTRACION DEL SECTOR ECONOMICO	CONTAMINACION VEHICULAR	DETERIORO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	CARENCIA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL	INADECUADO DESPLAZAMIENTO	N° de conceptos codificados
SUJETO 1- ESPECIALISTA	4	3	2	5	3	3	20
SUJETO 2- POBLADOR	3	2	1	2	2	3	13
SUJETO 3- ESPECIALISTA	3	2	2	5	2	2	16
SUJETO 4- POBLADOR	4	3	1	4	3	2	17
N° de codigos repetidos	14	10	6	16	10	10	66

Fuente: Elaboración propia (2022)

Interpretación: En la tabla de co-ocurrencia presentada se puede observar que se llegaron a codificar 66 conceptos encontrados en las entrevistas realizadas, sin embargo se evidencia que las subcategorías “deterioro de la infraestructura vial” e “inaccesibilidad” los cuatro sujetos entrevistados brindaron mayor información relevante para esta investigación, es por ello que para esas subcategorías se obtuvo se repitió entre 14 y 16 veces el mismo código referente a las subcategorías ya mencionada.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La centralidad del transporte interprovincial como influencia en la seguridad vial del Jirón Manuel Seoane, Abancay, 2022", cuyo autor es TERRAZAS SARMIENTO LUZLEI ALMENDRA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 18 de Noviembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL DNI: 06734425 ORCID: 0000-0002-8552-860x	Firmado electrónicamente por: VMREYNAL el 18-11- 2022 20:10:40

Código documento Trilce: TRI - 0445547