



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en
la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Inoñan Morales, Jose Manuel (orcid.org/0000-0001-7601-7480)

ASESOR:

Dr. Arq. Linares Benites, Jhonatan Jeffersson (orcid.org/0000-0003-1632-1805)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

PIURA - PERÚ

2023

DEDICATORIA

A Dios, por mantener mi fe de creer en mí mismo.

A mi madre Rosa Morales y mi hermana Leidy Inoñan, y mis demás familiares quienes son los pilares más grandes en mi vida.

A mis queridos sobrinos Adriana, Thiago, Jeremit, Luany, Sebastian y el pequeño Raxel, quienes llenan mis días, con sus divertidas ocurrencias y alegrías.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por prestarme salud, sabiduría, entendimiento y fortaleza, para avanzar mi tesis.

A mi madre y hermana, por transmitirme su confianza, amor y esfuerzo por sacarme adelante con una carrera profesional, además de siempre estar en mis logros y fracasos.

A mi familia por apoyarme en los momentos más difíciles, de mi trayecto de vida universitaria.

A mis 2 asesores en lo largo de mi tesis, Dr. Arq. Linares Benites, Jhonatan y Dr. Arq. Rojas Ortega, Freddy; por transmitirme sus conocimientos y enseñanzas en la investigación.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, JHONATAN JEFFERSSON LINARES BENITES, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - PIURA, asesor de Tesis titulada: "Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022", cuyo autor es INOÑAN MORALES JOSE MANUEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 7.00%, 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.

PIURA, 06 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
JHONATAN JEFFERSSON LINARES BENITES DNI: 42048720 ORCID: 0000-0003-1632-1805	Firmado electrónicamente por: JLINARESBE el 07- 07-2023 07:18:26

Código documento Trilce: TRI - 0575498



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, INOÑAN MORALES JOSE MANUEL estudiante de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - PIURA, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
INOÑAN MORALES JOSE MANUEL DNI: 75022437 ORCID: 0000-0001-7601-7480	Firmado electrónicamente por: JINONANMO el 06-07- 2023 18:23:49

Código documento Trilce: INV - 1295812

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR.....	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	13
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	13
3.1.1 Tipo de investigación	13
3.1.2 Diseño de investigación	13
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	14
3.3 Escenario de estudio.....	15
3.4 Participantes	16
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.6 Procedimientos.....	17
3.7 Rigor Científico.....	19

3.8 Método de análisis de información	20
3.9 Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	22
V. CONCLUSIONES.....	41
VI. RECOMENDACIONES.....	43
REFERENCIAS	44
ANEXOS.....	51

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Respuesta a la pregunta ¿Cuál es el estado de conservación de la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, frente a las agencias de transporte? ¿Por qué?	22
Tabla 2 Respuesta a la pregunta ¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	23
Tabla 3 Respuesta a la pregunta ¿Considera usted que la falta de señalización en la avenida Loreto genera caos vehicular? ¿Por qué?	29
Tabla 4 Respuesta a la pregunta ¿Considera que el aumento de personas en la zona, más la falta de tachos de basura, contribuyen a la contaminación en la avenida Loreto? ¿Por qué?.....	30
Tabla 5 Respuesta a la pregunta ¿Considera que la avenida Loreto cuenta con el mobiliario urbano y señalización correcta para su libre tránsito? ¿Por qué?	31
Tabla 6 Respuesta a la pregunta ¿Considera usted que los buses de las agencias de transporte, junto con los vehículos menores afectan la libre circulación y genera malestar en las personas?	33
Tabla 7 Respuesta a la pregunta ¿Considera que es difícil transitar la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?	34
Tabla 8 Movilidad urbana afectada.....	35
Tabla 9 Respuesta a la pregunta ¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?	37
Tabla 10 Respuesta a la pregunta ¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?	38

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1 Horario de entrada y salida de los buses.	25
Figura 2 Estado de conservación	26
Figura 3 Señalización.....	26
Figura 4 Ubicación de instalaciones.....	27
Figura 5 Matriz de consistencia cualitativa	51
Figura 6 Matriz de categorización (Agencias de transporte).....	52
Figura 7 Matriz de categorización (Imagen urbana)	53

RESUMEN

La presente investigación tuvo como principal objetivo determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022. La metodología que se propuso fue de tipo básica, con enfoque cualitativo y diseño fenomenológico, cuyos participantes fueron residentes de la zona, peatones, transportistas, pasajeros y expertos en el área; a quienes se les formuló entrevistas semiestructuradas de acuerdo a su percepción de la problemática; de igual forma se aplicó fichas de observación para las 9 agencias de transporte y la imagen urbana de la avenida Loreto, añadiendo a ello también fichas de análisis documental de acuerdo al PDU de Piurac y la ley de desarrollo urbano sostenible, los cuales se validaron previamente por profesionales para dar confiabilidad de validez y aplicación. Agregando a lo anterior, se pudo analizar que el hacinamiento de las infraestructuras evaluadas han deteriorado la imagen urbana de la zona; trayendo problemas como la congestión vehicular, contaminación ambiental e informalidad. Asimismo, la investigación determinó que las agencias de transporte tienen un impacto significativo en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura.

Palabras clave: Transporte, imagen urbana, congestión vehicular, contaminación ambiental, informalidad.

ABSTRACT

The present investigation had as its main objective; determine the diagnosis of transport agencies and their impact on the urban image of Loreto-Piura avenue, 2022. The proposed methodology was basic, with a qualitative approach and phenomenological design, whose participants were residents of the area, pedestrians , carriers, passengers and experts in the area; to whom semi-structured interviews were formulated according to their perception of the problem; In the same way, observation sheets were applied for the 9 transport agencies and the urban image of Loreto avenue, adding to this also documentary analysis sheets according to the PDU of Piura, the RNE and the sustainable urban development law, which were previously validated by professionals to give reliability of validity and application. Adding to the above, it was possible to analyze that the overcrowding of the evaluated infrastructures has deteriorated the urban image of the area; bringing problems such as traffic congestion, environmental contamination and informality. Likewise, the investigation determined that transport agencies have a significant impact on the urban image of Loreto-Piura avenue.

Keywords: Transportation, urban image, traffic congestion, environmental pollution, informality.

I. INTRODUCCIÓN

La imagen urbana como forma de vida cotidiana, es la manera en la que los ciudadanos perciben una ciudad; donde estos son el principal objetivo de vínculos con el contexto espacial, debido que al compartir escenario, se convierten en actores principales que interactúan con el medio natural y artificial, lo cual genera una experiencia de emociones y recuerdos al transitar ciertos lugares, y a la vez crea una relación con su entorno, donde los sentidos entran en el encuentro con el ambiente y la imagen en una combinación de todo lo percibido. (Lynch, 2015).

Por ello, es muy importante cómo se ocupará el espacio en el tiempo, puesto que la ausencia y configuración del área urbana, afecta la socialización e interacción de sus habitantes; además, añadiendo a lo anterior la inexistencia o insuficiencia de una política de planificación urbana territorial, genera una desregularización del suelo urbano, donde sus usos conforman distintos vínculos, entre el tejido, la forma y el paisaje urbano, teniendo así una deficiente calidad urbana de una ciudad. (Jensen y Birche, 2021).

Tal como nos muestra Errázuriz y Greene (2018), Chile también a experimentó el deterioro de su imagen urbana, debido a las ruinas causadas por desastres naturales, donde se ve a las edificaciones, perder la organización de sus componentes, la función original y el significado de su entorno, afectando así a todos sus elementos existentes: naturales, artificiales, orgánicos y arquitectónicos, como a la misma población.

Por otro lado, al hablar de imagen urbana, es inevitable mencionar a las sendas; considerando que según Lynch (2015), es uno de los elementos más importantes de una ciudad, las cuales pueden estar simbolizadas por avenidas, calles, senderos, líneas de tránsito, entre otras; además estos caminos son muy importantes, porque la ciudad es observada a través de su recorrido, organizando y conectando otros elementos del entorno a lo largo del trayecto, ya sea cuando se va de peatón o usando un medio transporte.

Hablando ya del medio de transporte como tal, tenemos que surge de la necesidad de las personas para trasladarse o trasladar algo de un lugar a otro (Thomson y Bull, 2001), donde estos generan nuevos ideales de cómo se percibe una ciudad; dando así nuevos espacios e infraestructura, como son las agencias de transporte (Ministerio de transporte y comunicaciones, 2022). Pero de acuerdo a la Comisión de transportes y comunicaciones (2019), la creciente demanda del transporte en los últimos años, ha provocado más congestiones, retrasos, accidentes y problemas medioambientales que amenazan a los ciudadanos.

Al mismo tiempo, Colombia presentó una gran problemática debido a la congestión que generan los buses de las agencias de transporte; según expone Ruíz et al. (2020), estos generan malestar en las avenidas, debido a la complejidad de su tamaño, y a la vez que este tipo de equipamiento, provoca una mayor captación de personas e instalaciones aledañas como el comercio y los vehículos informales; donde ocasionan efectos negativos en la infraestructura, los habitantes y el transporte.

De igual forma, las concentraciones de ciertas actividades en un solo sector, generan malestar en la red vial de las ciudades, tal como lo menciona Robert et al. (2022), estas posibilitan al deterioro de la infraestructura vial y aumentan el riesgo de la calidad de tránsito, ocasionando una saturación en el transporte urbano y malestar para acceder a bienes y servicios, tal como se puede apreciar en la ciudad de Gran Buenos Aires, Argentina. (Belogi y Mera, 2022).

Además, otro factor ligado a la concentración de agencias de transporte de acuerdo Thomson y Bull (2001), es la congestión vehicular, originado por la alta demanda de las personas; llegando incluso a generar aglomeraciones en avenidas principales, debido al mayor acceso de vehículos y el crecimiento del parque automotor, tal como se evidenció en Chapinero, Colombia (Saldeño y Blanco, 2018); y en el Perú, quien cuenta con 3 186 730 vehículos circulando por sus avenidas, acorde al Instituto Nacional de Estadística e informática (2021), aumentando en un 3.6% su flujo vehicular en el primer trimestre del 2022.

Tal como se observa, la realidad del Perú no es ajena a otros contextos del mundo, pues en este sector las personas también se ven afectadas por el caos vehicular, generado por el uso descontrolado de vehículos y el uso inadecuado de las vías; donde los usuarios más afectados, son los transeúntes, quienes a diario batallan con dichos problemas, para poder llegar a distintos puntos de la ciudad.

Así mismo de acuerdo a la Comisión de transportes y comunicaciones (2019), en el Perú, el mal manejo de las políticas normativas, permitió la creación de muchas agencias de transporte informales, dentro del casco urbano de la ciudad, ocasionando que las personas y la ciudad se vean involucradas en un sin número de problemas que aquejan este tipo de equipamientos, generando efectos negativos en la imagen urbana, como en las personas.

Añadiendo a lo anterior, dentro de los problemas actuales tenemos; la congestión vehicular, el comercio informal y los paraderos informales, los cuales se posicionan a los alrededores de estos equipamientos, aumentando el flujo de personas en lugares no indicados, donde se evidencia el uso inapropiado del suelo, que, a su vez, generan contaminación auditiva, visual y del suelo.

Así mismo, en el año 2021 se evidenció un incremento del parque vehicular de buses interprovinciales, con un total 12 654 vehículos a nivel nacional, siendo este el de mayor cantidad según el tipo de vehículo, además de la alta demanda de la población por trasladarse a distintas partes del Perú, donde tenemos que el transporte interprovincial cuenta con un total de 48 661 527 pasajeros en el año 2021, mostrando el alto requerimiento que se tiene de este tipo de transporte; que a la vez es muy preocupante, porque al carecer de una buena planificación de sus recorridos, genera un sistema vial negativo en las ciudades. (INEI, 2021).

Además, Piura presentó un total de 1 703 614 pasajeros que usan empresas de transporte, los cuales junto con la cantidad de buses (INEI, 2021), muestran a la ciudad como un amplio espacio de congestionamiento, tal como lo evidenciamos en la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi, y avenida Don Bosco, donde la concentración de agencias de transporte en una zona no apta para este tipo de

equipamiento según el PDU de Piura deterioran la imagen urbana del lugar; trayendo consigo efectos como el retraso de las personas para llegar a sus actividades, contaminación ambiental, y un impacto vial negativo. (Comisión de transportes y comunicaciones, 2019).

Las agencias de transporte en la avenida Loreto son muy preocupantes, pues esta realidad no es ajena en el Perú, visto que Lima también vivió un caso similar en la urbanización Fiori , San Martín de Porres, donde vemos que el posicionamiento de estos equipamientos en zonas no aptas y las irregularidades por parte de la municipalidad, hicieron posible la creación de un terminal terrestre informal, el cual trajo consigo caos vehicular, contaminación ambiental, vendedores ambulantes, inseguridad ciudadana, entre otros factores (SUTRAN, 2018).

Además De Paula (2022), nos expone que el uso inapropiado y no reglamentario del suelo, como la ocupación indebida de áreas, traen como consecuencia el aumento desordenado de un sector, resaltando así un crecimiento desorganizado de su infraestructura, como la ineficiente para acceder a servicios públicos y la movilidad.

Conscientes de la relevancia de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, se formuló la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022?

Así mismo, la investigación se justificó teóricamente sobre el sustento de aportar conocimientos existentes de la problemática de agencias de transporte, pues a través de ellos se reconoce su estado actual de la avenida Loreto y si dichas agencias tienen impacto en la imagen urbana. Esto proporcionará a la investigación datos de importancia en el análisis de problemática de avenidas.

En cuanto a la justificación práctica se analizó e interpretó los datos alusivos a la problemática actual de las agencias de transporte de manera específica y

necesaria, mostrando sus características y la interacción que las personas tienen en estos espacios.

Metodológicamente con esta investigación se expuso la necesidad de aportar criterios y estrategias para la recuperación de la imagen urbana en la avenida Loreto, esto es posible haciendo uso de los instrumentos que se aplicaron posteriormente para analizar la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, donde se determinó si las áreas se involucran en la vida diaria de los habitantes piuranos, dando así nueva información de gran importancia que servirá al análisis de casos similares y determinar un resultado de forma más exacta a futuras investigaciones.

Desde la perspectiva social, es muy importante porque mejora el bienestar público y brinda información que permite encontrar soluciones al problema, donde el ciudadano es el principal beneficiario, ya sea en mediano o largo plazo con el fin de analizar la forma en la que se le puede reintegrar al ciudadano a la red vial sin ninguna limitación y con ello lograr una adecuada calidad de vida mediante estrategias de incorporación social y una libre circulación.

De la misma forma se planteó objetivos, los cuales nos sirvieron a identificar lo que queremos lograr en nuestra investigación; como objetivo general tenemos determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022; y como sus objetivos específicos tenemos: Determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto; evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto; evaluar la concentración de agencias interprovinciales, la falta de aplicación de políticas normativas y ver cómo está afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.

II. MARCO TEÓRICO

La investigación sobre este tema se desarrolló en libros y artículos científicos que crearon la base teórica del caso y referencias de investigación tanto a nivel internacional como nacional.

En los antecedentes internacionales citamos a García (2020) En su artículo “La imagen de la ciudad en la publicidad de automóviles” cuyo objetivo consistió en examinar cómo es que la publicidad deteriora el contexto de la ciudad y el espacio urbano.

La metodología aplicada a esta investigación es de tipo mixta donde se utilizó el estudio de unos ejemplares de 81 anuncios de publicidad. Para ello, se basa en el análisis de información. Esto permite identificar y enumerar las variables que ocurren con mayor frecuencia en la publicidad. Por otra parte, una vez identificadas y cuantificadas las principales categorías existentes, se realiza una lectura crítica de los enunciados que subyacen a cada categoría.

Se llega a la conclusión que los anuncios publicitarios generan una imagen urbana distorsionada, disminuyendo lo complicado de la función arquitectónica a un simple adornado; como también la reducción de la presencia de su imagen urbana al mínimo valor, al tener la publicidad como centro de atención.

Además, Delclòs y Miralles (2021). En su artículo “Jane Jacobs en Barcelona: las condiciones para la vitalidad urbana y su relación con la movilidad cotidiana” Planteó como objetivo evaluar la ciudad de Barcelona y sintetizar las condiciones de vitalidad urbana de Jacobs; su relación con la movilidad diaria de los habitantes a partir de distritos y barrios, analizando los principales patrones de movimiento de las personas con el nivel de dinamismo de su zona, con especial énfasis en el caminar diario.

Se aplicó una metodología de investigación tipo cualitativa donde se analizaron indicadores como la concentración, accesibilidad, elementos arquitectónicos,

entre otros. y se concluye en que las condiciones permiten analizar el impacto en el urbanismo. Por un lado, quienes caracterizan la lógica del urbanismo moderno, y, por otro lado, quienes defienden el uso eficiente del espacio público.

Ahora bien, Hernández (2018) en su artículo "Crear y conjurar la crisis de la ciudad. Diseño urbano e imagen de la ciudad en Montpellier, Francia" cuyo objetivo principal es analizar el diseño del cambio del paisaje urbano de Montpellier (Francia); donde se ve que existe caos en su imagen urbana, se planteó una investigación de tipo cualitativo con el chequeo de documentos que hablan sobre las intervenciones de urbanismo, así como en la entrevistas y análisis de los símbolos de los planificadores del área urbana.

Dando por concluido el orden que buscan las entidades públicas frente al caos y perturbación presentes en la imagen urbana de un determinado lugar; además la manera de comprender los conceptos de "crisis" y "renacimiento" en el urbanismo donde se evalúa el tiempo, las formas y estructuras que utilizan las ciudades europeas en la actualidad.

Por otra parte, Grindlay et al. (2020) en su artículo "Movilidad urbana y calidad de los espacios públicos: el caso de Granada, España" cuyo objetivo es analizar los efectos que el transporte tiene en las ciudades, teniendo en cuenta sus características y su relación con la calidad y habitabilidad del diseño urbano, esto sin dejar de lado su influencia en la imagen urbana, mediante una investigación de tipo cualitativo con revisiones de literaturas acerca de movilidad.

Se concluye que los sistemas de transporte y movilidad están muy vinculados entre sí y a la vez se relacionan con sostenibilidad y calidad, además se demuestra un sistema de transporte público por autobús bastante consolidado y los habituales problemas de desplazamiento provocados por el elevado uso del coche privado, generando congestión vehicular junto con una grave contaminación ambiental.

En los antecedentes nacionales citamos a Robert et al. (2022). En su artículo “Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis” el cual tiene por objetivo resaltar los patrones del espacio social de la desigualdad de movilidad y el caos que esta genera en el centro de la ciudad; así como las dificultades en sus alrededores, por otro lado, busca presentar el método apropiado de selección en aquellas zonas que tienen una creciente inferioridad social y grandes inconvenientes con la movilidad cotidiana.

La metodología de dicha investigación se realizó mediante un método cualitativo comparativo, el cual analiza las estrategias y prácticas de las periferias populares. Teniendo como conclusión que algunos sectores tienen grandes problemas con la movilidad, sobre todo en transportes públicos ya sean formales como informales, lo cual ha llevado a discusiones sobre la importancia y necesidad de la investigación para dicho problema. Además, muestra que algunos sectores tienen grandes problemas con la movilidad, sobre todo en transportes públicos ya sean formales como informales.

Además, Corrales et al. (2018). En su artículo “Selección de empresas con alta y recurrente siniestralidad en el transporte interprovincial peruano” tiene por objetivo reconocer las causas más importantes con respecto a los accidentes de tránsito de buses interprovinciales. La metodología de dicha investigación se realizó mediante un método cuantitativo donde se recolectó información de entidades como la SUTRAN Y la PNP, teniendo como estudio una muestra de 42 empresas en cuanto a la relación de aspectos administrativos y organizativos así mismo, considerando el ranking de empresas críticas por el IPA.

Tiene por conclusión que en las empresas estudiadas se ve aún, un alto índice de accidentes a causa de buses interprovinciales teniendo incluso medidas para riesgos contra accidentes, sin embargo, existen otros factores de estudio para establecer propuestas de mejora organizativas de estas y lograr así una determinación sobre políticas de mayor control.

Arce (2020). En su artículo “Metodología de levantamiento de parámetros de tráfico para el modelado de tráfico de intersecciones: Caso de estudio lima, Perú” su objetivo es presentar de un método de medición de parámetros de tránsito para generar modelos virtuales para la evaluación del comportamiento del tránsito en la red vial de la capital del Perú, Lima.

Se utilizó una metodología de tipo cualitativa, con el fin de poder evaluar el comportamiento actual que existe en el tránsito, el cual va ayudar a proponer diferentes estrategias con la finalidad de mejorar la congestión de aquellas intersecciones, debido a que existen ciudades que han optado por emplear un método de sistemas inteligentes de acuerdo a la problemática donde se concluye que se generó un prototipo virtual para controlar el tráfico vehicular en las zonas intervenidas.

Y finalmente, Flores et al. (2018). En su artículo “Análisis del comportamiento de los de vehículos caudal y nivel de servicio de la avenida Javier Prado - Lima, Perú” su principal objetivo fue identificar los parámetros y variables clave que afectan la potencia y la comodidad de Av. Javier Prado para comprender el tráfico que se genera en su red de vías.

Se utilizó una metodología de tipo cuantitativa recolectando datos en videos y datos estadísticos ,el cual consistió en realizar una observación directa , definir la combinación e interrelación de aquellos parámetros del flujo vehicular ,haciendo partícipe a la Municipalidad de San Borja, el cual pretende diagnosticar, analizar y a la vez monitorear el comportamiento y el nivel de servicio de esta vía, proporcionando de esta manera fundamentos matemáticos y técnicos correspondientes a las variables de investigación

Se concluye que la infraestructura de la vía es usada en casi toda su totalidad, fuera de su capacidad y confort vial indicada; provocando así un congestionamiento y deterioro en su infraestructura vial.

Dentro de la fundamentación teórica de agencias de transporte tenemos que es una infraestructura destinada a prestar servicio público de transporte para trasladar personas o mercancías ya sea en un contexto regional, provincial o nacional (MTC, 2019), complementando lo dicho para agencias, Gamarra et al. (2022), considera que son infraestructuras de gran importancia para el crecimiento de una ciudad, pues son las encargadas de dinamizar la economía en la prestación de servicios de transporte, además de realizar todas las actividades mencionadas anteriormente para administrar, informar y suministrar mercancías y servicios.

Por otro lado, Ruíz et al. (2020) define a las agencias de transporte como las empresas destinadas a la distribución de paqueterías y mensajerías dentro de una ciudad; y desde la percepción logística la define como el traslado de bienes materiales, de un extremo a otro, con una debida planificación, coordinación y supervisión de todas las actividades que ayuden a la mejor circulación de vehículos, para evitar futuros problemas como la congestión vehicular y lograr así, mejores sistemas para una distribución rentable, teniendo en cuenta el tiempo de envío y el aforo adecuado en las vías.

Para ello se tiene en cuenta los elementos específicos del transcurso del reparto que son lo complejo de sus actividades e instalaciones, además del hecho de que los procesos de transporte se realicen dentro de una ciudad, el cual complica el desarrollo por la necesidad de seguir las restricciones de las ciudades, como las limitaciones a la circulación, con el involucramiento de los habitantes y la infraestructura urbana.

Valdebenito et al. (2017), toma a las agencias de transporte como locales dedicados a la venta de boletos para buses interprovinciales, nacionales e internacionales, así como para el servicio de transporte y turismo, añadiéndole también que es el encargado de distribuir de manera óptima el tránsito de buses y vehículos menores en una ciudad, atendiendo a pasajeros que provienen de diferentes localidades. Además, que también envía y recibe mercancías provenientes de otros lugares como productos alimenticios, textiles, entre otros.

En cuanto con la evaluación de la imagen urbana es necesario comprender su definición. En primer término, tenemos que la imagen urbana es la percepción de como las personas ven una ciudad, donde los ciudadanos generan vínculos con diferentes zonas, provocando recuerdos y significados con los elementos o infraestructuras de un lugar.

Además, los ciudadanos no son sólo observadores de un escenario natural o artificial, sino son parte de él, donde muchas veces su percepción es muy cambiante o parcial; y a su vez estos tienen todos sus sentidos en activación, lo que provoca una serie de combinaciones de los elementos observados. Del mismo modo se toma a la imagen urbana como el resultado de muchas construcciones, donde se puede observar que muchas de ellas son muy variantes o cambiantes en el pasar del tiempo, teniendo también la existencia de una gran cantidad de flujo de personas de clases muy diferenciadas como de vehículos. (Lynch, 2015)

Del mismo modo según Valdivia (2014) la imagen urbana son las construcciones que pasan a lo largo de los años en ciertos lugares, estas a su vez son percibidas por las personas que son el principal sujeto que transitan dichas zonas.

Añadiendo a lo anterior nos dice que la imagen urbana es la idea de todo lo representativo de una ciudad. Asimismo, da una diferencia entre imagen material e imagen mental, la cual muestra que la observación icónica, es la percepción de todo lo que vemos a nuestro alrededor, en otras palabras, lo construido; y la imagen mental es la idea de lo construido en la mente, entonces se da por conclusión que la imagen urbana es una observación icónica la cual tiene por sujeto al ciudadano.

El concepto de imagen urbana se encuentra estrechamente relacionado con los hitos, pues como se menciona, estos generan diferentes representaciones de como se ve una ciudad y que tanto ha ido cambiando en el pasar de los años; adicionando a ello nos muestra que predominante puede ser un lugar de acuerdo a la existencia de su infraestructura; además Lanzarote y Sancho (2022), nos

menciona que las imágenes de las ciudades son muy cambiantes en el pasar del tiempo, debido a la acción del ser humano.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

Se propuso una investigación de carácter básico, ello se debe a que se buscó brindar información que contribuyera al sector a reforzar conocimientos ante la problemática investigada; además que aportó nuevas teorías y actualizaciones acerca de la información ya existente, ampliando los conocimientos desde el ámbito científico, sin ser sometido a la práctica (Pascual et al., 2022).

La investigación tuvo un enfoque cualitativo, pues centró su objeto de estudio en acciones y perspectivas humanas, además de que incluyó hechos, fenómenos y datos que nos ayudaron a proporcionar resultados más precisos del comportamiento de agencias de transporte; así como la comprensión general de la situación actual del escenario de estudio donde el principal interés fue la interacción de las personas con dicho sector. (Delgado y Romero, 2021).

3.1.2 Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue fenomenológico, porque se buscó describir, comprender y explorar las categorías de estudio a través de las perspectivas y experiencias de los habitantes en un mismo contexto; además, pretendió analizar las experiencias de las personas al interactuar con el escenario de estudio en su estado más real o natural (Fernández et al., 2014), donde se proyectó así una crítica radical y objetiva al naturalismo científico del lugar a investigar (Fuster, 2019).

3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

De acuerdo a la categoría agencias de transporte, Valdebenito et al. (2017), nos dice que son locales dedicados a la venta de boletos para el transporte de personas o paqueterías por medio de buses interprovinciales, nacionales e internacionales, así como para el servicio de turismo.

Ahora con respecto a la imagen urbana, es la parte de una ciudad con características particulares, donde las personas son los principales actores de interacción con el contexto, ya sea natural o artificial; además como identidad, estructura y significado, es un factor importante en la comprensión, interacción y comunicación de los habitantes, con la forma y el entorno urbano; puesto que es la causante de generar recuerdos al transitar o interactuar con un lugar determinado; en otras palabras, la imagen urbana es el marco visual que los ciudadanos tiene en la percepción del horizonte inmediato (Lynch, 2015).

La categoría agencias de transporte presenta 3 subcategorías: infraestructura, informalidad e impacto social, las cuales permitieron determinar cómo las personas perciben el posicionamiento de agencias de transporte en la avenida Loreto y ver su impacto en la imagen urbana de la av. Loreto-Piura, en la cual se utilizó la técnica de la entrevista y la técnica de la observación, con el propósito de recolectar la información óptima que exponga la situación actual de las agencias de transporte en la avenida Loreto.

Así mismo, la imagen urbana se subcategorizó en infraestructura, contexto espacial y normativa, las cuales permitieron determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022; donde se utilizó la técnica de la entrevista, la cual dio un resultado desde el punto de vista de las personas; además de la técnica de la observación, que recolectó el estado actual de la imagen urbana de la avenida Loreto, frente a las agencias de transporte y el análisis documental, el cual se examinó la normativa existente.

Por otra parte, la categoría Agencias de transporte contó con diez códigos: estado actual, rutas de entrada y salida de buses, zona de embarque y desembarque, malestar que generan, ubicación del comercio informal, ubicación de los paraderos informales, seguridad ciudadana, movilidad urbana, residentes y viviendas de la zona y horas de congestión.

Finalmente, en la categoría imagen urbana se contó con nueve códigos: señalización, estado de conservación, mobiliario urbano, transporte que genera congestión vehicular, inseguridad ciudadana, calidad ambiental, uso de suelos, ubicación óptima para agencias de transporte, seguridad e integridad de las personas.

3.3 Escenario de estudio

El escenario de estudio, según Delgado y Romero (2021), es muy importante para una investigación cualitativa, porque es el medio por el cual existe una buena relación entre el objeto de investigación y el investigador, para identificar y observar las vivencias de los ciudadanos respecto a la realidad problemática en un tiempo determinado. Además de permitir tener una buena relación, será más fácil para el investigador obtener cualquier investigación relevante que ayude en el diseño y realización de la investigación.

Considerando lo dicho anteriormente, el escenario de estudio presente en esta investigación fue la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, ubicada en la ciudad de Piura, la cual según el plano de zonificación de dicha ciudad se encuentra en una zonificación de tipo ZRE 1 (Zona de reglamentación especial 1) (ver en anexo N° 27), donde tiene predominancia el uso residencial y encontramos 9 agencias de transporte; añadiendo a ello dicha zona es muy beneficiosa debido a que es muy accesible a lugares muy importantes de Piura como: el centro histórico, monumentos, museos, lugares comerciales, etc. (ver en anexo N° 26)

3.4 Participantes

Mencionando a los participantes en un estudio cualitativo se expuso que son varias personas que participan en el proceso de toma de decisiones de una investigación, en el que uno de los mayores intereses es indagar de manera más profunda las cosas, sucesos, hechos, etc. Además, Duque (2019), añade que son muy importantes porque gracias a ellos recolectamos datos subjetivos que ayudan a comprender la naturaleza de la investigación y que esta responda a las diversas interrogantes planteadas.

Entonces en la búsqueda de los participantes de acuerdo a lo mencionado anteriormente tenemos que estos ayudaron a resolver nuestra problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto, donde se detalló sujetos activos y pasivos para el proceso de la toma de decisiones como: expertos en el área, transportistas, peatones, residentes de la zona y pasajeros de las 9 agencias de transporte, los cuales fueron participantes mayores de 18 años que transitan e interactúan con dicho objeto de estudio, contribuyendo con datos más relevantes para los fines de esta investigación.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Con el fin de entender las explicaciones y percepciones efectuadas por los sujetos de estudio en la avenida Loreto, se buscó obtener información del objeto de estudio utilizando las siguientes técnicas e instrumentos de recolección de datos: la entrevista, observación y el análisis documental. La entrevista, según Espinoza (2020), es la técnica capaz de recolectar información y opiniones por medio de observaciones indirectas, de hechos o fenómenos en un solo contexto; además esta ayuda a obtener la perspectiva como la declaración importante de los entrevistados a través de una serie de preguntas.

Ahora bien, de acuerdo al punto de vista de las personas participes en la avenida Loreto se realizó una serie de preguntas de tipo semiestructuras; aplicando una guía de entrevista para 23 personas, el cual recolectó la información de la

población acerca de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, donde tenemos que estas se realizaron mediante las categorías de agencias de transporte e imagen urbana, destinadas a 3 transportistas, 3 peatones, 2 pasajeros de 6 agencias de transporte y 3 residentes de la zona. Además, que se aplicaron también a 2 especialistas en el área.

La observación, teniendo como instrumento las fichas de observación permitieron ver el estado actual de las 9 agencias de transporte y de la imagen urbana estudiadas de forma más directa, utilizando las sub- categorías; infraestructura y contexto espacial, donde se pudo observar que tanto influyen en la problemática de investigación. Tal como lo plantea Mendieta y Cuevas (2019), se realizan con la intención de recolectar información de campo para ayudar al investigador a ver la situación actual del lugar de estudio, teniendo un análisis más preciso del momento en que ocurre el problema, para comprender el fenómeno estudiado de acuerdo al propósito de búsqueda.

Finalmente se realizó el análisis documental, revisando la normativa existente respecto a uso de suelos, ubicación óptima para agencias de transporte y seguridad e integridad de las personas, donde Neubauer (2022), señala que el propósito de esta técnica es investigar sobre los materiales escritos para responder a las preguntas sobre un tema específico. Asimismo, la finalidad de esta técnica fue consentir a la documentación; establecer criterios de búsqueda y categorizar la normativa existente.

3.6 Procedimientos

Los procedimientos que se emplearon en dicha investigación están vinculados a las subcategorías de investigación en 4 fases:

Fase I corresponde a la búsqueda del tema, el cual nos dio como resultado las 2 categorías a estudiar y el título de la investigación; también se definió el escenario de estudio y los objetivos, para posterior a ello comenzar a indagar y revisar la información bibliográfica a través de revistas indexadas como Scopus, Scielo e

información de entidades muy importantes y confiables en el Perú como el INEI, MTC, entre otros; teniendo una fundamentación más clara y precisa sobre la realidad problemática acometida en nuestra ciudad.

Fase II esta fase corresponde principalmente a la selección de las técnicas usadas, donde se tomaron instrumentos como: guías de entrevista, fichas de observación y guía de análisis documental. Además, se aclaró y escogió un tipo de investigación cualitativa porque recolectó, analizó y comprendió la percepción de las personas ante la realidad de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, incluyendo un diseño fenomenológico a partir de entrevistas que se realizaron a 23 personas, que son los actores diarios de interacción con el lugar de investigación, incluyendo especialistas en el tema.

De la misma forma, se recolectó la información con fichas de observación, las cuales se aplicaron a 9 agencias de transporte, así como la imagen urbana de la avenida Loreto, donde estas fueron sometidas a observación directa e indirecta. En cuanto análisis documental se tomaron las normativas vigentes para uso de suelos, ubicación óptima para agencias de transporte y seguridad e integridad de las personas

Fase III compete a los instrumentos utilizados. La técnica de la observación directa que se aplicó a 9 agencias de transporte, como a la imagen urbana de la avenida Loreto tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco que fueron sometidos a horarios diurnos para identificar el estado de la infraestructura, los factores ambientales; informalidad, señalización, accesibilidad, estado de conservación y la inseguridad ciudadana.

Posterior a ello, se procedió con la visita a campo donde se aplicó la entrevista a 23 personas, entre los cuales tenemos: transportistas, peatones, pasajeros, residentes de la zona y especialistas en el tema, donde se les formuló una serie de preguntas de acuerdo a la percepción que ellos tienen respecto a las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto, donde posteriormente se analizaron.

Como última técnica para aplicar se tomó al análisis documental donde se revisó la normatividad existente vinculada al uso adecuado del suelo, así como la ubicación óptima que las agencias de transporte deberían tener, sin generar efectos negativos en una ciudad; como en la habitabilidad para una mejor calidad de vida a los ciudadanos.

Fase IV se mostró el procesamiento de la información relevante en la investigación; la cual sintetizó y analizó la información recolectada donde se utilizaron recursos y herramientas digitales como tablas de Microsoft Word para ayudar a organizar los datos recolectados y elaborar gráficos de los instrumentos aplicados. Posterior a ello se procedió a discutir los resultados obtenidos de la percepción de los ciudadanos respecto a agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto, así como la información adquirida de la observación, y la indagación de la normativa existente, llegando finalmente a las conclusiones y recomendaciones.

3.7 Rigor Científico

En cuanto al mencionado ítem para esta investigación, se utilizó un enfoque cualitativo de diseño fenomenológico, el cual permitió ver la realidad del problema desde la perspectiva de las personas y su forma natural, en las agencias de transporte y la imagen urbana de la avenida Loreto, haciendo uso de los instrumentos para recolección de datos. Además, los datos e información recopilados de los autores, fueron de fuentes válidas y confiables con sus propios criterios y argumentos.

Tal como lo menciona Fernández et al. (2014), donde expone que en el rigor científico se discute y se aprende de los criterios para dar calidad y ampliación de información con fundamentos de gran validez, generando fortalecimiento a la interpretación, la cual busca entender la cosmovisión de las personas; y es por ello que nos muestran 3 criterios, que nos darán validez a nuestra información:

- Credibilidad, ayudó a dar mayor validez del estudio, porque se basa en el análisis de la información real o verdadera, en la cual la investigación presente es fundamentada con investigaciones de gran validez científica de revistas indexadas, así como los sentimientos, pensamientos y las perspectivas de los participantes.
- La confirmabilidad, ayudó a interpretar con neutralidad la información que queríamos analizar, siguiendo las pistas que el autor principal, nos muestra encontrando hallazgos similares y ayudando a nuestra problemática sobre las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana.
- Transferibilidad, la cual nos ayudó a poder derivar nuestra información a otros contextos similares, siendo de gran ayuda para futuras investigaciones.

3.8 Método de análisis de información

Para Rothery et al. (2020), el análisis de información ayuda a recopilar y ordenar datos relevantes de los instrumentos utilizados en la investigación, analizándolos y llegando a un resultado. De acuerdo a ello, en la investigación se tomó las ideas más relevantes de la percepción de los habitantes sobre la problemática de estudio, se analizó las respuestas de los usuarios, los cuales respondieron a los objetivos; además de dar información confiable y presente, obteniendo resultados favorables al momento de tomar una decisión. Entonces decimos que los instrumentos que se utilizaron, nos permitieron tener una ideal interpretación de las sub-categorías y los indicadores propuestos en la matriz de categorización.

Además, se aplicó un método descriptivo interpretativo donde se procedió a revisar cada respuesta obtenida de las entrevistas, analizando y comparando los resultados, los cuales se obtuvieron por medio de la percepción de cada persona y especialista, teniendo una recolección de datos más factible y ordenada. Además de las fichas de observación que mostraron el estado actual de las agencias de transporte y la imagen urbana de la avenida Loreto, como el análisis

de la normativa del uso de suelos, ubicación óptima para agencias de transporte y seguridad e integridad de las personas.

Finalmente, con la ayuda de los instrumentos planteados, se obtuvieron resultados más precisos, los cuales luego se interpretaron obteniendo conclusiones y recomendaciones, que nos permitieron ver el diagnóstico de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022.

3.9 Aspectos éticos

Esta investigación se realizó con seriedad y compromiso, por lo que es preciso mencionar los aspectos éticos que se tuvieron en cuenta durante toda la investigación, los cuales afianzaron la calidad del trabajo en el transcurso de la investigación; tal como lo menciona Viorato y Reyes (2019), estos aspectos influyen en el comportamiento del investigador con los sujetos que serán parte del estudio y del cual se recopila información importante. Entonces, a continuación, se propusieron las siguientes precisiones éticas importantes a seguir en la siguiente investigación.

- ✓ Confidencialidad respecto a la información de los participantes, asegurando que estos no estén expuesto a ningún tipo de agresión o riesgo para su integridad.
- ✓ Libertad de expresión, donde se creó un ambiente confortable y el investigador generó confianza, sin perder su integridad profesional.
- ✓ Democracia, se les mencionó e informó a los participantes el objetivo de la problemática y sus implicaciones que trae consigo.
- ✓ Criterio de confiabilidad, donde la información obtenida de las fichas de observación y encuestas, fueron transcritas con objetividad y autenticidad; además de contar con la auditabilidad, la cual demostró que el análisis de las transcripciones será fiel al informante.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Para analizar el objetivo general, se aplicó el instrumento de la entrevista dirigida hacia 2 expertos sobre el tema.

Objetivo general: Determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

Tabla 1 Respuesta a la pregunta ¿Cuál es el estado de conservación de la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, frente a las agencias de transporte? ¿Por qué?

Pregunta	Respuesta
¿Cuál es el estado de conservación de la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, frente a las agencias de transporte? ¿Por qué?	Entrevistado 1 El estado es deplorable, dado que las agencias de transporte ubicadas en este tramo, no cumplen con las exigencias de acuerdo a las especificaciones técnicas. Sabemos que los vehículos de las empresas son de gran magnitud y por lo tanto las pistas no están elaboradas para poder soportar todo ese peso, que, con la humedad de las lluvias, empeora su deterioro. (Abg. Saavedra Nolasco, Augusto).
	Entrevistado 2 El estado de este tramo, frente a las agencias de transporte es malo, debido a que esta zona debería ser netamente residencial; añadiendo también, que no debería existir ese tipo de equipamientos en este lugar, debido a que sus medios de transporte, son muy grandes para la vía que es muy angosta. (Ing. Timana Rojas, Jorge).

Fuente: Entrevista a expertos (Anexo N°11)

Interpretación

Se analizó las respuestas brindadas por los expertos en el tema, donde me permitieron interpretar el estado de conservación de la imagen urbana de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, frente a las agencias de transporte, en el que se ve claramente que la zona investigada se encuentra en un estado deplorable y malo, debido a que estos equipamientos no deberían ubicarse en esta zona, pues no cumplen con las exigencias de acuerdo a las especificaciones técnicas, y además que es un lugar netamente residencial; añadiendo a ello que la avenida es muy angosta para sus medios de transporte que son de gran tamaño, los cuales causan deterioro en la avenida.

Asimismo, para el objetivo mencionado, se aplicó una entrevista para pasajeros de 6 agencias de transporte de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, las cuales son: Turismo Cavassa, Sullana Express, Terramóvil, Turismo Días, Civa E internacional Ronco Perú, entre los cuales tenemos información de pasajeros de entre 18 a 60 años de edad.

Tabla 2 Respuesta a la pregunta ¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?

Pregunta	Respuesta
<p>¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte?</p> <p>¿Es la adecuada?</p>	<p>Entrevistado 1</p> <p>Turismo Cavassa</p> <p>No, porque todas las agencias deberían estar en un terminal terrestre estable y más cómodo para los pasajeros, porque aquí en la ciudad no se puede; generan tráfico y es algo muy incómodo.</p>
	<p>Entrevistado 2</p> <p>Sullana Express</p> <p>Sí, porque está en una zona céntrica y me permite llegar mucho más rápido donde quiero.</p>
	<p>Entrevistado 3</p> <p>Terramóvil</p> <p>Sí, porque está muy cerca del centro de la ciudad.</p>
	<p>Entrevistado 4</p> <p>Turismo Días</p> <p>No, porque deberían estar a las afueras de Piura para poder llegar a otros destinos, mucho más rápido.</p>
	<p>Entrevistado 5</p> <p>Civa</p> <p>No, porque deberían estar con más acceso a la panamericana, para tener un rápido fluido a los destinos.</p>
	<p>Entrevistado 6</p> <p>Internacional Ronco Perú</p> <p>No, porque se encuentran en una zona residencial, y estas deberían estar en un terminal terrestre fuera de la ciudad.</p>

Fuente: Entrevista a pasajeros (Anexo N° 10)

Interpretación

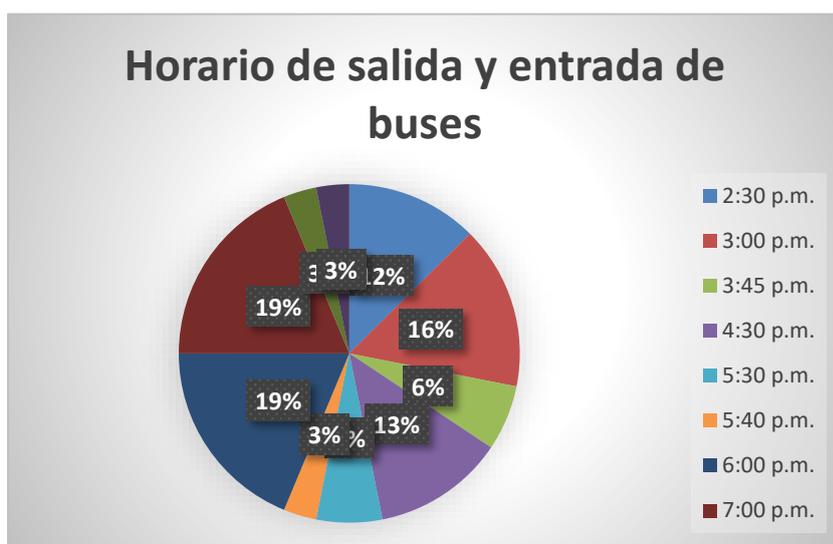
De acuerdo a las respuestas que nos brindaron los pasajeros en la tabla N° 2, estos nos permitieron analizar la ubicación de las agencias de transporte en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, donde se pudo observar que la mayoría de personas entrevistadas concuerda que las agencias de transporte deberían estar ubicadas fuera de la ciudad, para evitar problemas con el tráfico y así el flujo de los buses sea más rápido, por otra parte existió una minoría que nos dijo que la ubicación de estas infraestructuras, si es la adecuada debido a que

encuentra en una zona céntrica de la ciudad, donde les permite tener acceso a otros lugares.

También se aplicó el instrumento de la ficha de observación, esta fue destinada para las 9 agencias de transporte estudiadas las cuales son: Flores hnos. S.R.L, Sullana Express, Internacional Ronco Perú Sac, Turismo Tacna Internacional, Turismo Cavassa, Vía Buss Travel, Civa, Terramóvil y Turismo Días, las cuales nos permitieron ver el estado actual de estos equipamientos y ver cómo afecta a la imagen urbana de la avenida Loreto.

Figura 1

Horario de entrada y salida de los buses.



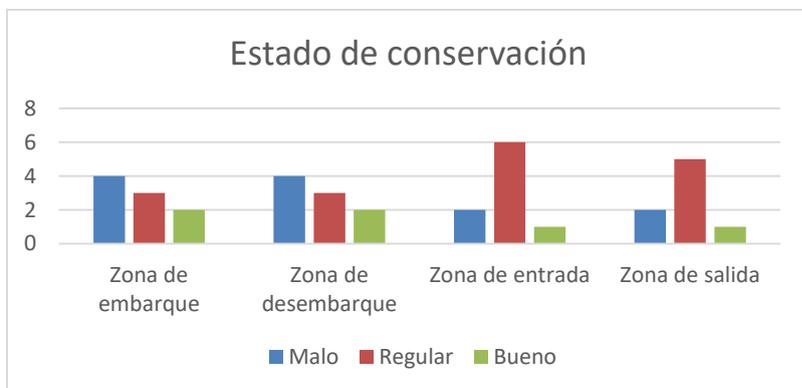
Fuente: Ficha de observación a agencias de transporte (Anexo N° 13)

Interpretación

En la figura N° 1 se observó que los horarios de entrada y salida de los buses son de 2:30 pm a 9:00 pm, dando a conocer que las agencias de transporte comienzan a operar en horarios de la tarde, pero predominando los turnos de las 6:00 pm y 7:00 pm, donde generan mayor congestión a la vía.

Figura 2

Estado de conservación



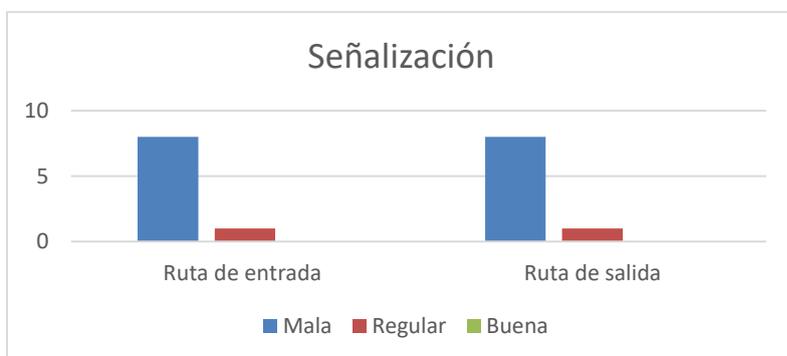
Fuente: Ficha de observación a agencias de transporte (Anexo N° 13)

Interpretación

En la figura N° 2 se observó que, de acuerdo al estado de conservación, la zona de embarque y desembarque en su mayoría se encuentran en un estado malo, mientras que, en la zona de entrada y salida de los buses, se encuentran en un estado regular; por otra parte, podemos decir que una minoría se encuentran en un estado bueno.

Figura 3

Señalización



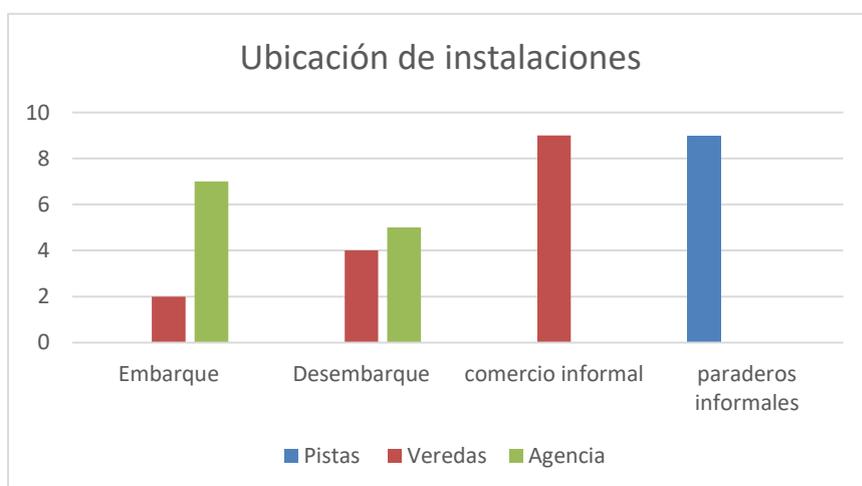
Fuente: Ficha de observación a agencias de transporte (Anexo N° 13)

Interpretación

En la figura N° 3 se observó que, de acuerdo a la señalización de las agencias de transporte, las rutas de entrada y salida de los buses se encuentran en su mayoría con una señalización mala y solo una empresa cuenta con señalización regular.

Figura 4

Ubicación de instalaciones



Fuente: Ficha de observación a agencias de transporte (Anexo N° 13)

Interpretación

En la figura N° 4 se observó que las ubicaciones de las instalaciones para las agencias de transporte, en la zona de embarque y desembarque la mayoría se encuentran en las agencias, y con respecto al comercio informal, este se encuentra netamente en las veredas; mientras que los paraderos informales se encuentran 100% en las pistas.

Acerca del objetivo general, determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022, acorde a los resultados obtenidos se pudo interpretar que la imagen urbana de la avenida Loreto, se halla en un estado deplorable, debido a la concentración de las agencias

de transporte, quienes a su vez han ido deteriorando la vía y se encuentran en un estado de conservación y señalización malo; además que traen problemas como el comercio y paraderos informales, los cuales obstaculizan la vía.

Añadiendo a ello, la entrada y salida de sus buses quienes lo hacen por una vía muy angosta y junto con los demás vehículos generan tráfico en las horas punta como las 6:00 pm y 7:00 pm respecto a la figura 1, causando malestar en los peatones, transportistas, pasajeros y sobre todo residentes de la zona; sin embargo, cabe mencionar que existen personas que, si están de acuerdo con la ubicación de estos equipamientos en este tramo, dado que les permite tener disponibilidad a lugares en la zona céntrica de Piura. De acuerdo a la teoría de Lynch (2015) , este se refiere a la imagen urbana como el espacio en que las personas recuerdan una ciudad e interactúan con todos los elementos presentes en el lugar como movilidad urbana y arquitectura; además de ser estos los principales autores de los hechos que sucedan en la zona. Al respecto Hernández (2018) menciona que; el cambio de diseño urbano de una ciudad, al no cumplir con lo establecido según el tiempo, las formas y estructuras que utilizan, genera caos y perturbación en la imagen urbana de determinados lugares, frente a las personas. Así mismo Zapata (2022) alude que las agencias de transporte no cumplen con requisito esenciales de calidad para posicionarse dentro de la trama urbana de una ciudad, la cual con el tiempo genera problemas dentro y fuera de la empresa, así como el comercio y los paraderos informales en sus alrededores. Además, toma como punto muy importante la falta de interés por parte de las municipalidades para tener infraestructuras adecuadas a su uso. Por otro lado, Corrales et al. (2018) nos resalta que los buses de las agencias de transporte son uno de los principales causantes de los accidentes de tránsito en el Perú, viéndose un alto índice de accidentes a causa de estos vehículos. Contrastando las ideas anteriores citando a Rojas et al. (2019) nos da una opinión donde afirma que el tener equipamientos más cerca al centro de una ciudad genera oportunidades para la accesibilidad de las personas, para así evitar que estas viajen largas distancias, ya sea en vehículo o caminando. Además, Cabrera (2022) nos recalca que una buena ubicación para

las empresas de transporte ayuda a tener mayores accesibilidades a otros sitios de la ciudad, permitiendo tener una rápida conexión con lugares colindantes a la zona.

Objetivo Específico 1: Determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto.

Para analizar el objetivo específico 1, se aplicó el instrumento de la entrevista dirigida hacia los residentes de la zona

Tabla 3 Respuesta a la pregunta ¿Considera usted que la falta de señalización en la avenida Loreto genera caos vehicular? ¿Por qué?

Pregunta	Respuesta	
¿Considera usted que la falta de señalización	Entrevistado 1	Claro, aquí los vehículos menores y buses se meten por donde sea, no hay ni una señalización; incluso se ve la ausencia de policías de tránsito y semáforos.
en la avenida Loreto genera caos vehicular? ¿Por qué?	Entrevistado 2	Si, además que otro problema sería que la pista es muy angosta para ser de doble sentido, es mas en un lado se estacionan todos los vehículos de los paraderos informales; queda un poco espacio para que los vehículos puedan transitar, y eso es debido a la falta de señalización, le falta semáforos, rompe muelles, líneas peatonales es más los vehículos pasan a toda velocidad y no hay un orden.
	Entrevistado 3	Por supuesto, acá todos los vehículos transitan como se les da la gana, no respetan, van a velocidad. Hace falta semáforos.

Fuente: Entrevista a residentes de la zona (Anexo N° 07)

Interpretación

De acuerdo a las respuestas dadas por los residentes de la zona, estos nos permitieron determinar el objetivo específico 1, donde se observó que las personas si consideran que existe una falta de señalización en la avenida Loreto, como semáforos, rompe muelles y líneas peatonales, los cuales por su carencia causan un desorden y caos total en la vía, añadiendo a ello que la vía es muy angosta y de doble sentido, y junto a los paraderos informales, hacen muy difícil transitar el tramo.

Tabla 4 Respuesta a la pregunta ¿Considera que el aumento de personas en la zona, más la falta de tachos de basura, contribuyen a la contaminación en la avenida Loreto? ¿Por qué?

Pregunta	Respuesta
¿Considera que el aumento de personas en la zona, más la falta de tachos de basura, contribuyen a la contaminación en la avenida Loreto? ¿Por qué?	Entrevistado 1 Claro, porque las personas ven que no hay tachos de basura y tiran los residuos en la avenida, frente a tu casa, queman, y esto genera mucha contaminación en toda la cuadra.
	Entrevistado 2 Por supuesto la misma gente que viene acá genera basura y la tira por donde se le da la gana, esto es debido a que faltan tachos de basura.
	Entrevistado 3 Sí, porque las personas tiran la basura donde sea, y solo existe un contenedor; además si se llena, las personas siguen echando basura, donde estos colapsan, y se genera más basura a su alrededor, también que el carro recolector de basura recién pasa en la noche.

Fuente: Entrevista a residentes de la zona (Anexo N° 07)

Interpretación

En las respuestas que se obtuvieron de la tabla N°4, nos dimos cuenta que, si existe, una escasez de mobiliario urbano como son los tachos de basura, quienes al no estar presentes en la avenida y tener un gran flujo de personas generan mucha contaminación; además las personas nos hicieron hincapié de que solo existe un contenedor de basura en toda la cuadra, el cual se llena muy rápido y la basura colapsa, esto también se vio reflejado en la ficha de observación aplicada a la imagen urbana de la avenida Loreto con respecto a la señalización y equipamientos existentes. (ver en anexo N° 14)

De igual forma se aplicó una entrevista a los transportistas, los cuales nos dieron un punto de vista más, a nuestro objetivo.

Tabla 5 Respuesta a la pregunta ¿Considera que la avenida Loreto cuenta con el mobiliario urbano y señalización correcta para su libre tránsito? ¿Por qué?

Pregunta	Respuesta
¿Considera que la avenida Loreto cuenta con el mobiliario urbano y señalización correcta para su libre tránsito? ¿Por qué?	Entrevistado 1 No, todo está destruido completamente por las lluvias, la pista tiene huecos, hay que hacer maravillas para poder cruzarlas; además le falta semáforos y señalización, que ocasiona que no haya un orden en el tráfico.
	Entrevistado 2 No, porque la señalización es muy ausente, es más ni siquiera las agencias de transporte, tiene señalización en sus zonas de entrada y salida de los buses.
	Entrevistado 3 No, no cuenta con nada de lo mencionado, es más no cuenta ni con policías de tránsito para ordenar el tránsito urbano que existe ahí.

Fuente: Entrevista a transportistas (Anexo N° 08)

Interpretación

En la tabla N° 5 se observó que la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Bosco no cuenta con mobiliario y señalización para un libre tránsito; inclusive ni las agencias de transporte ubicadas de este tramo; en otras palabras, existe un desorden en el tránsito urbano del lugar.

Agregando a lo anterior se aplicó el instrumento de la ficha de observación, para la imagen urbana de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, donde nos permitió contrastar lo dicho por los transportistas de acuerdo a la infraestructura carente de la zona, mencionando que no existe semáforos, líneas peatonales, rompemuelleres, señales de tránsito, paraderos y tachos de basura. (ver en anexo N° 14)

Con respecto al objetivo específico 1, determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto, se observó que las personas consideran que existe una falta de señalización en la avenida y en las agencias de transporte, donde nos mencionaron que la zona carece de semáforos, rompe muelles, líneas peatonales, tachos de basura, los cuales por su carencia causan un desorden y caos total en la vía, además de este último al no existir genera una mayor contaminación en la zona, respaldando así la teoría de Ruíz et al. (2018) donde nos dice que las señales de tránsito son factores muy importantes en una avenida, puesto que es cómo la vía se comunica con el usuario a lo largo del viaje. Añadiendo a ello, Álvarez et al. (2017) menciona que la calidad de la infraestructura y mobiliario de una vía involucra a las autoridades municipales, como demás entidades de interés vial; considerando que aquellas construcciones nos permiten realizar nuestras actividades sociales y diarias, además de ordenar las ciudades; por eso es muy importante el mantenimiento de las infraestructuras como el mobiliario urbano. Es por ello que expertos del MTC (2019) recalcan que las avenidas deben tener condiciones técnicas de calidad donde presenten una infraestructura adecuada, y promover el tránsito de vehículos de manera ordenada, porque la falta de señalización en una vía y la infraestructura en mal estado, son

muy alarmantes para la población, pues en gran porcentaje generan accidentes de tránsito.

Ahora bien, para evaluar el objetivo específico 2, se aplicó el instrumento de la entrevista dirigida hacia los peatones y transportistas que transitan su día a día en la avenida Loreto.

Objetivo Específico 2: Evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto.

Tabla 6 Respuesta a la pregunta ¿Considera usted que los buses de las agencias de transporte, junto con los vehículos menores afectan la libre circulación y genera malestar en las personas?

Pregunta	Respuesta	
¿Considera usted que los buses de las agencias de transporte, junto con los vehículos menores afectan la libre circulación y genera malestar en las personas?	Entrevistado 1	Sí, afecta porque salen, cruzan la vereda por donde uno está pasando, toman toda la avenida, junto con los carros, moto taxi y demás vehículos, obstaculizan el paso.
	Entrevistado 2	Sí, porque sus agencias están mal ubicadas; los buses salen y la circulación de la avenida para por completo, tanto peatonal como vehicular.
	Entrevistado 3	Sí, está es una zona urbana, entonces no debe existir agencias de transporte aquí. Cuando un bus llega genera caos vehicular, molestia en la población, residentes de la zona, es más uno no puede ni circular.

Fuente: Entrevista a peatones (Anexo N° 09)

Interpretación

En la tabla N° 6 se pudo observar que en la avenida Loreto, los buses de las agencias de transporte, si afectan la libre circulación, considerando que los transportes usados son de gran tamaño y al momento de salir o entrar de sus empresas ocupan toda la vía, deteniendo así a las personas como a los vehículos que transitan en la zona, causando caos vehicular y molestia en la población que no puede circular libremente.

Tabla 7 Respuesta a la pregunta ¿Considera que es difícil transitar la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?

Pregunta	Respuesta
¿Considera que es difícil transitar la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?	Entrevistado 1 Sí, difícil en el momento que los buses van ingresar o salir de su agencia de transporte, pues paralizan todo el tráfico, después un poco más tranquilo, a no ser de las horas punta que se genera un caos total.
	Entrevistado 2 Sí, porque es una avenida muy desordenada, existen carros estacionados por donde sea, uno no puede ni circular con normalidad, debido a que ocupan toda la avenida.
	Entrevistado 3 Sí, ahora con el motivo de las lluvias, ha generado huecos y polvo, además de que en este tramo existen los paraderos informales que no dejan transitar con normalidad, y más cuando llegan los buses.

Fuente: Entrevista a transportistas (Anexo N° 08)

Interpretación

Se pudo analizar las respuestas brindadas desde la perspectiva de los transportistas, donde nos damos cuenta que es difícil transitar por la avenida

Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, dado que es una avenida muy desordenada pues los paraderos informales que se ubican a los extremos de la vía, quienes no permiten circular con normalidad, además que los buses de las agencias de transporte al entrar o salir generan una paralización en la vía; aunque hay que mencionar que estos sucesos solo acurren en horas punta, los cuales podemos observarlos en la figura 1.

De igual modo se aplicó una ficha de observación, para la imagen urbana de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, la cual nos permitirá detectar la movilidad urbana afectada en la zona.

Tabla 8 Movilidad urbana afectada

Movilidad urbana afectada	Si	No
Combis	x	
Mototaxi o lineal	x	
Autos	x	
Transportistas	x	
Peatones	x	
Residentes	x	

Fuente: Ficha de observación de imagen urbana (Anexo N° 14)

Interpretación

En la tabla N° 8 se observa que movilidad urbana afectada en la avenida Loreto son: combis, mototaxi o lineal, autos, transportistas, peatones y residentes de la zona.

De acuerdo al objetivo específico 2, evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto, se da como resultado que los principales causantes de que la circulación peatonal como vehicular se vean afectadas, son los buses de las agencias de transporte, visto que estos vehículos son de gran tamaño y al momento

de salir o entrar de sus empresas ocupan toda la vía, paralizando la movilidad urbana; junto a ello también el comercio y paraderos informales que se posicionan a los extremos de la vía, quienes generan desorden vial y caos vehicular, los cuales a la vez hacen difícil el libre tránsito por la zona. De esta manera se reafirma lo dicho por Grindlay et al. (2020) el cual nos menciona que el transporte debe tener características y relación con la calidad y habitabilidad del diseño urbano, debido que influye mucho en la imagen urbana y el orden en una ciudad. Además, nos recalca que los sistemas de transporte y movilidad urbana están muy relacionados; y que uno de los problemas de desplazamiento por las avenidas, son el uso excesivo de coches privados, quienes generan congestión vehicular, y contaminación ambiental. De igual forma, Franco y Mejía (2021) nos mencionan que la calidad de la movilidad y accesibilidad están directamente vinculadas al orden que tenga una ciudad, añadiendo a ello el descontrolado crecimiento poblacional es uno de los factores importantes que dificultan a la movilidad, para el ir y venir diario; por eso es muy importante tener una buena planificación urbana con criterios de diseño para un buen flujo tanto de personas como de vehículos, donde el transporte permita una adecuada accesibilidad a los usuarios. Por otra parte, Arce (2020) nos resalta que el tránsito en las principales intersecciones viales, es debido a la gran acumulación de vehículos que se da en un lugar, y por la cantidad de carros que circulan por las avenidas. Añadiendo a lo anterior, Flores et al. (2018), nos menciona que cuando existe tráfico, las vías son usadas en casi toda su totalidad, fuera de su capacidad y confort vial indicado; provocando así un congestionamiento y deterioro en su infraestructura, como malestar en la movilidad urbana.

Objetivo Específico 3: Evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.

Para el objetivo específico 3, se aplicó una entrevista dirigida a 2 expertos en el tema, para luego comprobar lo dicho por estos, con las personas afectadas, los cuales son los residentes de la zona.

Tabla 9 Respuesta a la pregunta ¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?

Pregunta	Respuesta
¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes	Entrevistado 1 Exacto, porque no solamente hablamos de la afectación de la vía, sino también del malestar de los pobladores que viven en la zona, pues las agencias generan caos, delincuencia, contaminación auditiva, ambiental y sumado a ello el comercio ambulatorio que es una de los causantes que genera residuos sólidos. (Abg. Saavedra Nolasco, Augusto).
alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?	Entrevistado 2 Por supuesto que sí, considerando que los residentes de la zona son los principales afectados de los problemas que generan las agencias de transporte, en su día a día, las 24 horas; y junto a ello también sus viviendas, las cuales con el tiempo se han ido deteriorando a causa del smog de los buses, la contaminación, choques, etc. (Ing. Timana Rojas, Jorge).

Fuente: Entrevista a expertos (Anexo N° 11)

Interpretación

Se pudo analizar las respuestas brindadas por los expertos en el tema, de acuerdo a la evaluación de la concentración de las agencias de transporte en la avenida Loreto, en el que se señala que los residentes de la zona se ven afectados por este

tipo de infraestructura, trayendo problemas como la contaminación auditiva, ambiental, delincuencia y accidentes de tránsito comprobado con la ficha de observación aplicada a la avenida Loreto donde se confirma los factores que generan inseguridad y los tipos de contaminación existente en la zona (ver en anexo N° 14); sumado a ello la afectación de la vía y sus viviendas, las cuales con el tiempo se han ido deteriorando.

Tabla 10 Respuesta a la pregunta ¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?

Pregunta	Respuesta	
¿De qué manera la concentración de agencias de transporte en la av. Loreto afecta a su vivienda?	Entrevistado 1	Cuando salen los carros, se desgastan las pistas y estas generan piedras, incluso lograron romper el vidrio de mi casa. Además que no te dejan pasar, se estacionan afuera, uno quiere salir con su movilidad y no puede.
	Entrevistado 2	En el sentido que los ómnibus generan vibraciones, las cuales remueven la tierra, y hace que las estructuras de mi casa se debiliten y se hundan, el ruido no es tolerable para nosotros porque según SINIA las personas toleran 85 decibeles y claxon de los carros generan 120.
	Entrevistado 3	De la manera en que el ruido de los vehículos es muy molesto; además que el smog que generan los vehículos se pega en las paredes.

Fuente: Entrevista a residentes de la zona (Anexo N° 07)

Interpretación

Se interpretó las respuestas brindadas por los actores de este objetivo, los residentes de la zona, quienes nos dijeron que la concentración de este tipo de equipamientos afecta su vivienda de la peor manera, nombrándonos factores como el smog que se pega a sus paredes, los paraderos informales que impiden salir con normalidad, ya sea con movilidad o de peatón, las vibraciones que emiten los buses y debilitan las estructuras de sus domicilios y el ruido de los vehículos, el cual no es tolerable, porque generan decibeles fuera de lo permitido para las personas.

Lo dicho anteriormente lo constatamos con el RNE y PDU, donde se puede apreciar que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, no cuentan con los requisitos establecidos por el RNE, de acuerdo a la ubicación ideal para este tipo de equipamientos, estudios de impacto ambiental y una arquitectura óptima para las personas, además complementado a ello se analiza el PDU de la ciudad de Piura, el cual nos dice que el área evaluada pertenece a una zona de reglamentación 1 donde no es permitido el uso de estos equipamientos que generan malestar en la personas, y según ley 31313 estos deben tener buena habitabilidad, accesibilidad sin ninguna dificultad, donde las personas se sientan cómodas y seguras, dignidad, salud y un desplazamiento autónomo sin preocupación. (ver en anexo N° 12)

Así mismo siguiendo con el objetivo 3, evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto; de acuerdo a los resultados obtenidos mencionamos que los residentes de la zona se ven afectados por las agencias de transporte, las cuales no respetan las normas del RNE y la ubicación de estos equipamientos según el PDU de Piura, trayendo problemas como la contaminación auditiva, ambiental, delincuencia y accidentes de tránsito; además del deterioro de la vías y sus viviendas, exponiendo a las personas de su salud, dignidad y libre desplazamiento. Es por ello que mencionamos a Ruíz et al. (2020) el cual nos dice que las agencias de transporte son empresas destinadas a

la distribución de personas, paqueterías y mensajerías dentro de una ciudad; con una debida planificación, coordinación y supervisión de todas las actividades que ayuden a la mejor circulación de vehículos, para evitar futuros problemas como la congestión vehicular; donde se limite a la circulación, los habitantes y la infraestructura urbana. Además, Solano (2021) nos expone que las municipalidades deberían enfocarse en el correcto crecimiento de la ciudad a través de responsabilidad social, ambientales, de bienestar, de convivencia y de pacificación vial, con este ultimo las entidades públicas deberían buscar reducir el tráfico para la seguridad de los usuarios más vulnerables, sobre todo los vecinos de la zona. En relación con el objetivo, Vogt et al. (2016) expresa también que el hacinamiento de estos equipamientos en un lugar no apto, debería ser de gran interés para las autoridades, pues estos problemas son muy perjudicial para la ciudadanía, generando ruido, emisiones de CO₂, contaminación y deterioro de avenidas, afectando así la salud de las personas; por eso es muy importante que entidades públicas busquen reducir los impactos causados por los medios de transporte de acuerdo a las normas y reglamentos vigentes para una buena planificación de una ciudad. Muy aparte, Lanzarote y Sancho (2022) de acuerdo a la imagen urbana, nos menciona que las ciudades son muy cambiantes en el pasar del tiempo, debido a la acción del ser humano y esto va a depender mucho de cómo se vea y como la perciban las personas, es por ello que se tiene que optimizar de manera adecuada el uso de los espacios en las ciudades.

V. CONCLUSIONES

Analizando los resultados y comparándolos con los objetivos planteados, se extrajeron las siguientes conclusiones.

De acuerdo al objetivo general se determinó que las agencias de transporte tienen un impacto directamente significativo en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, por ende se concluye que la existencia y desarrollo de este tipo de equipamientos, va a definir el estado de la imagen urbana en la zona; de acuerdo al análisis que se consigue de las distintas agencias de transporte, y su comportamiento en el sector, tal cual nos mencionan los expertos; Saavedra (2023) donde nos menciona que la zona estudiada se encuentra en un estado deplorable, debido a que estos equipamientos que se encuentran en una zona residencial, como nos dice Timana (2023) en la tabla N°1; además de la informalidad que se genera en sus alrededores, donde se evidencia que alteran el orden público, existencia de congestión vehicular, inseguridad ciudadana, contaminación ambiental y problemas con la accesibilidad de los transeúntes, como podemos observar en las figuras N°1, 2, 3 y 4.

Con respecto al objetivo específico 1, esta investigación determinó que existe una percepción negativa de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto, por tal motivo se concluye que la carencia, afecta a la movilidad urbana en su día a día, al transitar por dicha zona; tal como podemos observar en la tabla N° 3, 4 y 5, de acuerdo al punto de vista de los residentes de la zona y transportistas, los cuales consideran que existe una falta de señalización en la vía y en las agencias de transporte, quienes por su carencia causan un desorden y caos en el sector, así como contaminación, accidentes de tránsito y un mal estado de vías y veredas, donde los peatones perciben el significativo deterioro de la imagen urbana de la zona.

Además de acuerdo al objetivo específico 2, esta investigación determinó que la ubicación de las agencias de transporte en el tramo de la avenida Loreto, afecta de manera significativa la libre circulación de la movilidad urbana, debido a que

sus principales medios de transporte son de gran tamaño, los cuales al entrar o salir de las agencias toman toda la vía y paralizan el tránsito; añadiéndole a ello la informalidad presente en el sector, quienes se posicionan en toda la avenida; por tanto se puede concluir que la ubicación de las empresas en esta área no es la indicada, pues afecta de manera directa la circulación de los habitantes de la ciudad de Piura que transitan por dicha vía; tal como se muestra en la tabla N°6 y 7, donde se evidencia que tanto para peatones como transportistas, es difícil el libre tránsito en la zona.

De igual manera en el objetivo específico 3, se determinó que existe un déficit en la aplicación de políticas normativas en la zona de acuerdo al RNE y el PDU de la ciudad de Piura, trayendo problemas y afectando a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco; además de la propia vía, por tal motivo se puede concluir que el mal posicionamiento de los equipamientos de transporte en el sector, afecta a los vecinos generando problemas en su salud, dignidad y su libre desplazamiento, comprobando lo dicho por expertos en el tema, como el jefe de oficina de tránsito de la municipalidad provincial de Piura, Abg. Saavedra Nolasco, Augusto en tabla N°9 , el cual nos dice que dichas infraestructuras también traen problemas como la delincuencia, contaminación auditiva, ambiental y visual; así como los mismos residentes de la zona en la tabla N°10 que nos manifiestan los problemas con la informalidad de los vendedores ambulantes y paraderos informales, quienes se posicionan fuera de sus viviendas.

VI. RECOMENDACIONES

Al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, coordinar con la Municipalidad provincial de Piura para emitir autorizaciones de funcionamiento de manera eficaz y con un previo análisis de sitio para el buen funcionamiento de agencias de transporte, fuera del casco urbano de la ciudad de Piura y así poder dar una mejor percepción de la imagen urbana de la avenida Loreto.

A la Municipalidad provincial de Piura, realizar intervenciones urbanas y operativos con la finalidad de combatir la informalidad de las agencias de transporte, como el comercio y paraderos informales, de tal forma que estos no afecten las avenidas, manteniendo el orden y la limpieza; además de gestionar planes para reordenar el transporte, con la implementación de infraestructura y mobiliario urbano en la avenida Loreto, como la acción de eliminar todo hecho que genere inseguridad ciudadana, contaminación ambiental, acústica y visual; para así dar una buena calidad del espacio, y convivencia en la circulación de la movilidad urbana.

A las autoridades de catastro y de la Municipalidad provincial de Piura, gestionar de manera urgente un área estratégica para la ubicación de un gran terminal terrestre, donde los equipamientos existentes en el tramo de la avenida Loreto puedan ser reubicados, de acuerdo al RNE y PDU de la ciudad de Piura, para así lograr liberar la avenida y reincorporar a la población a la libre circulación por la zona, mejorando la calidad del estado urbano.

Al colegio de arquitectos Regional Piura, investigadores viales y facultades de arquitectura de la ciudad de Piura, poner mayor relevancia en las investigaciones destinadas a la recuperación de espacios sociales como avenidas y zonas de reglamentación especial, puesto que estos tienen gran importancia en la historia de una ciudad; por otra parte, abordar la problemática urbana que perjudica de manera directa a la población e infraestructuras colindantes; y así encontrar acciones concretas a realizar. Añadiendo a ello también a la Municipalidad de Piura que reevalúe las autorizaciones emitidas para las agencias de transporte en la zona, y evaluar que estas cumplan con los requisitos primordiales.

REFERENCIAS

- Álvarez-Cabal, J. V., Villoria-Palaciones, G., Martínez-Huerta, G. y Vigil-Berrocal, M. A. (2017). La gestión de pequeños proyectos de mejora de infraestructuras. Lecciones aprendidas. *AEIPRO*. <http://dspace.aepro.com/xmlui/handle/123456789/529>
- Anta-Félez, J. L. (2021). Mobility, subject and social practice. Observations in a bus station. *Disparidades, revista de Antropología*, 76(1). <https://doi.org/10.3989/dra.2021.011>
- Arce, D. (2020, october 13-16). *Traffic Parameters Survey Methodology for Traffic Modelling of Intersections: Case of Study Lima, Perú* [ponencia]. IEEE ANDESCON, Quito, Ecuador. Doi: 10.1109/ANDESCON50619.2020.9272045.
- Belogi, I., & Mera, G. (2022). Transport and Urban Territory: Accessibility Conditions in Greater Buenos Aires Agglomeration. *Revista Invi*, 37(105), 174-203. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63497>
- Cabrera-Moya, D. R. (2022). Determining factors of the relationship between the locations of the companies, the dynamics of public transport BRT-type and urban development. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 37 (3), 839–887. <https://doi.org/10.24201/edu.v37i3.2048>
- Casas-Anguita, J., Repullo-Labrador, J. R., y Donado-Campos, J. (2003, 15 de mayo). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (I). *Atención Primaria*, 31(8), 527-538. [https://doi.org/10.1016/S0212-6567\(03\)70728-8](https://doi.org/10.1016/S0212-6567(03)70728-8)
- Comisión de transportes y comunicaciones (2019). *Evaluación de la problemática de los terminales terrestres informales para identificar los vacíos legales que permiten su funcionamiento*. Congreso de la República.

<https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2018/Transportes/files/24sesionordinaria/informeterminales.pdf>

Corrales, C., Rubio, J. C., & Atoche, W. (2018, July 18-20). *Selection of companies with high and recurrent accidents in Peruvian interprovincial transport* [ponencia]. LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education, and Technology, Lima, Perú. <http://dx.doi.org/10.18687/LACCEI2018.1.1.175>

Dangond-Gibson, C., Jean-François, J., Monteoliva-Vilches, A., & Rojas-Parra, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 16(2), 485-514. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77722772007>

De Paula-Rodrigues, L. K. (2022). The problem of urban mobility in Anápolis (GO) between 2011 and 2018. *Atelie Geográfico*, 16(1), 118-142. doi:10.5216/ag.v16i1.72359

Delclòs-Alió, X., y Miralles- Guasch, C. (2021). Jane Jacobs a Barcelona: les condicions per a la vitalitat urbana i la seva relació amb la mobilitat quotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 67, 51-72. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.567>

Delgado-Hito, P., y Romero-García, M. (2021, 01 de julio). Elaboración de un proyecto de investigación con metodología cualitativa. *Enfermería intensiva*, 32(3), 164-169. <https://doi.org/10.1016/j.enfi.2021.03.001>

Duque-Páramo, M. C. (2019, April-June). The importance of quality in Qualitative Research. *Enfermería universitaria*, 16(2). <http://dx.doi.org/10.22201/eneo.23958421e.2019.2.648>

Errázuriz, T., y Greene, R. (2018). Ruinación: Un proceso oculto a plena vista. *Revista AUS* 23, 28-33. <http://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/1766/1849>

- Espinoza-Freire, E. E. (2020). La investigación cualitativa, una herramienta ética en el ámbito pedagógico. *Revista Conrado*, 16(75), 103-110. <https://conrado.ucf.edu.cu/index.php/conrado/article/view/1392/1382>
- Flores, L., Santa María, E., y Valero, Y. (2018, 18-20 de julio). *Análisis del comportamiento del flujo vehicular y nivel de servicio de la av. Javier Prado - Lima, Perú* [ponencia]. LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education, and Technology, Lima, Perú. <http://dx.doi.org/10.18687/LACCEI2018.1.1.409>
- Franco-Sánchez, L. M., y Mejía-Reyes, C. (2021). El transporte masivo y su impacto en la movilidad urbana de Pachuca. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales* 23(2), 69-88. <https://www.redalyc.org/journal/401/40168622004/>
- Fuster-Guillen, D. E. (2019). Qualitative Research: Hermeneutical Phenomenological Method. *Revista de psicología educativa*, 7(1). [doi://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267](https://doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267)
- Gamarra-Rivera, M. D., Contreras-Portocarrero, J., Huarac-Quispe, Y. y Quispe-Vidalon, D. (2022). Aplicación de sistemas de gestión gubernamental de infraestructura de los servicios en el sector transporte. *Revista Ibérica De Sistemas e Tecnologías De Informação*, 198-207. <https://www.proquest.com/scholarly-journals/aplicación-de-sistemas-gestión-gubernamental/docview/2735285166/se-2>
- García-Martín, M. (2020). The image of the city in automotive advertising. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 84, 1-30. <https://doi.org/10.21138/bage.2817>
- Grindlay, A., Ochoa-Covarrubias, G., & Lizárraga, C. (2020). Urban mobility and quality of public spaces: The case of Granada, Spain. *WIT Transactions on the Built Environment*, 200, 37-48. doi:10.2495/UT200041

- Hernández-Pulgarín, G. (2018). Crear y conjurar la crisis de la ciudad. Diseño urbano e imagen de la ciudad en Montpellier, Francia. *Kepes*, 15(18), 249-277. doi:10.17151/kepes.2018.15.18.10
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., y Baptista-Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la investigación* (6ta edición). McGraw-Hill Interamericana de España. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- INEI (2021). *Parque vehicular de empresas de transporte de pasajeros por carretera, según ámbito y clase de vehículo*. Instituto Nacional de Estadística e Informática. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/prueba-11103/>
- INEI (2021). *Transporte interprovincial de pasajeros*. Instituto Nacional de Estadística e Informática. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/prueba-11103/>
- INEI (2021). *Parque automotor en circulación a nivel nacional*. Instituto Nacional de Estadística e Informática. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/prueba-11103/>
- INEI (2022, enero-marzo). *Flujo Vehicular*. Instituto Nacional de Estadística e Informática. <https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/flujo-vehicular/1/#lista>
- Jensen, K. C., & Birche, M. E. (2021, July 16). The community perception of urban space. La Plata, Argentina. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(3), 27-40. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.87796>
- Lanzarote-Guiral, J. M., & Sancho-Gaspar, J. L. (2022). Image and topography of the city in the View of Madrid by Michel-Ange Houasse. *Archivo español de arte*, 95(378), 137-150. <https://doi.org/10.3989/aearte.2022.07>

- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad (3ª edición, 2ª tirada)*. Editorial GG. <https://editorialgg.com/la-imagen-de-la-ciudad-libro-9788425228278.html>
- Mendieta-Izquierdo, G., & Cuevas-Silva, J. M. (2019). Methodological Strategies and Instruments of Approach on Studies of Emotions in Men: Narrative Review. *Masculinities and Social Change*, 8(1), 66-90. <http://doi.org/10.17583/MCS.2019.3738>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019, 14 de mayo). *El MTC y la Seguridad Vial* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=wi71DXx3M9U>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019, 12 de agosto). Resolución directoral N°2555-2019-MTC/17.02. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/352907/2555-2019-MTC17.02.pdf?v=1597287972>
- Neubauer, A. (2022). Elements of intercultural competence: a documentary analysis of the supranational educational policy of the European Union. *Revista complutense de educación*, 33(4), 713-723. <https://dx.doi.org/10.5209/rced.76568>
- Pascual-Jimeno, A., Conejero-López, S., y Etxebarria-Bilbao, I. (2022). El orgullo moral: Investigación básica e implicaciones educativas. *Quaderns de Psicologia*, 24(2). doi.org/10.5565/rev/qpsicologia.1845
- Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F., Vega-Centeno, P., Pereyra, Omar., Flechas, A. L., Lucas, M., Moreno-Luna, C., Moreno, M. M., Pardo, C. F., Pinzón-Rueda, J. A., Prieto, G., Saenz-Acosta, H. & Villar-Urbe, J. R. (2022). Urban Structure and Mobility Conditions in the Popular Peripheries of Lima and Bogotá: Challenges and Method of Analysis. *Territorios*, 46(9942), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>

- Rojas-Quezada, C., Martínez-Bascuñán, M., De la Fuente-Contreras, H., Schäfer-Faulbaum, A., Aguilera-Saéz, F., Fuentes-Mella, G., Peyrín-Fuentes, C. & Carrasco-Montagna, J. (2019). Accessibility to equipment according to mobility and modes of transport in an average city, Los Angeles, Chile. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39(1), 177-200. <https://doi.org/10.5209/aguc.64682>
- Rothery, C., Strong, M., Koffijberg, H., Basu, A., Ghabri, S., Knies, S., Murray, J., Sanders-Schmidler, G., Steuten, L., & Fenwick, E. (2020). Value of Information Analytical Methods: Report 2 of the ISPOR Value of Information Analysis Emerging Good Practices Task Force. *Value in Health*, 23(3), 277-286. <https://doi.org/10.1016/j.jval.2020.01.004>
- Ruíz-Moreno, S., Arango-Serna, M. D., Serna-Urán, C. A., & Zapata-Cortes, J. A. (2020). Mathematical model for the distribution network optimization of a courier and parcel company. *DYNA*, 87, 248-257. <http://doi.org/10.15446/dyna.v87n214.84679>
- Ruíz-Rivero, M. S., Astorga-Bustillos, F. R. y Villa-Herrera, J. E. (2018). La Importancia de las Señales de Tránsito en las Vías Terrestres. *Revista De Investigación Científica De La Facultad De Ingeniería De La Universidad Autónoma De Chihuahua*, 5(17), 10,11. <https://vocero.uach.mx/index.php/finguach/article/view/359>
- Saldeño-Madero, Y. N., y Blanco-Rodríguez, R. A. (2018). Movilidad y espacio público: condiciones para el bienestar de las personas que laboran en Chapinero, Bogotá, Colombia. *Salud Pública*, 20(5), 548-553. <https://doi.org/10.15446/rsap.v20n5.60995>
- Solano, D. E. (2021). *Procedimiento para la valoración y gestión de mobiliario urbano e intervenciones de pacificación vial de la Municipalidad de Curridabat*. [Tesis de licenciatura, Instituto Tecnológico de Costa Rica]. Repositorio TEC. <https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/13407>

- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (2018, 30 de enero). *Comunicado SUTRAN* [Nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/186755-comunicado-sutran-30-01-2018>
- Thomson, i., y Bull, a. (2001). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *CEPAL*. <https://www.cepal.org/fr/node/22704>
- Valdebenito-Tamborino, F., Lube-Guizardi, M., Nazal, E., & Lopez-Contreras, E. (2017). Hyper-Border Spaces: Peruvian Migrants in the Arica Bus Terminal (Chile). *Migraciones Internacionales*, 9(32), 151-178. <https://doi.org/10.17428/rmi.v9i32.892>
- Valdivia-Loro, A. (2014). Calidad de la imagen urbana: Las categorías visuales de la condición estética de Comas. *Bitácora* 24, 24(2), 31- 41. https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/38634/pdf_30
- Viorato-Ramírez, N. S., & Reyes-García, V. (2019). Ethics in Qualitative Research. *Cuidarte*, 8(16), 35-43. <http://dx.doi.org/10.22201/fesi.23958979e.2019.8.16.70389>
- Vogt, M., Degenhart, L., Silva da Rosa, F., & Hein, N. (2016). Social and environmental responsibility: Analysis of transport environmental impacts on sustainability and yearly reports of Brazilian companies. *Revista em Agronegocio e Meio Ambiente*, 9(4), 889-915. <https://doi.org/10.17765/2176-9168.2016v9n4p889-915>
- Zapata, C. A. (2022). *Terminal Terrestre, para mitigar la informalidad del transporte público interprovincial, provincia de Huaura 2022* [Tesis para optar el título profesional de arquitecto, Universidad César Vallejo]. Repositorio de la universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/95703625684>

ANEXOS

Anexo 01. Figura 5 Matriz de consistencia cualitativa

Problema de investigación	Objetivo general	Interrogantes específicas	Objetivos específicos	Categoría 1	Metodología
¿Cuál es el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura,2022 ?	Determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura,2022	¿Cuál es la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto?	Determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto	Agencias de transporte	Tipo de investigación básica, con enfoque cualitativo y de diseño fenomenológico
		¿Cómo la ubicación de las agencias de transporte afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto?	Evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto	Categoría 2 Imagen urbana	
		¿Cómo la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de normativas afecta a la población y viviendas ubicadas en la avenida Loreto?	Evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.		

Fuente: Elaboración propia

Anexo 02. Figura 6 Matriz de categorización (Agencias de transporte)

Categorías	Definición conceptual	Sub - categorías	Códigos
Agencias de transporte	Las agencias de transporte son locales dedicados a la venta de boletos para el transporte de personas o paqueterías por medio de buses interprovinciales, nacionales e internacionales, así como para el servicio de turismo. (Valdebenito et al., 2017).	Infraestructura	Estado actual
			Rutas de entrada y salida de buses
			Zona de embarque y desembarque
		Informalidad	Malestar que generan
			Ubicación del comercio informal
			Ubicación de los paraderos informales
		Impacto social	Seguridad ciudadana
			Movilidad urbana
			Residentes y viviendas de la zona
			Horas de congestión

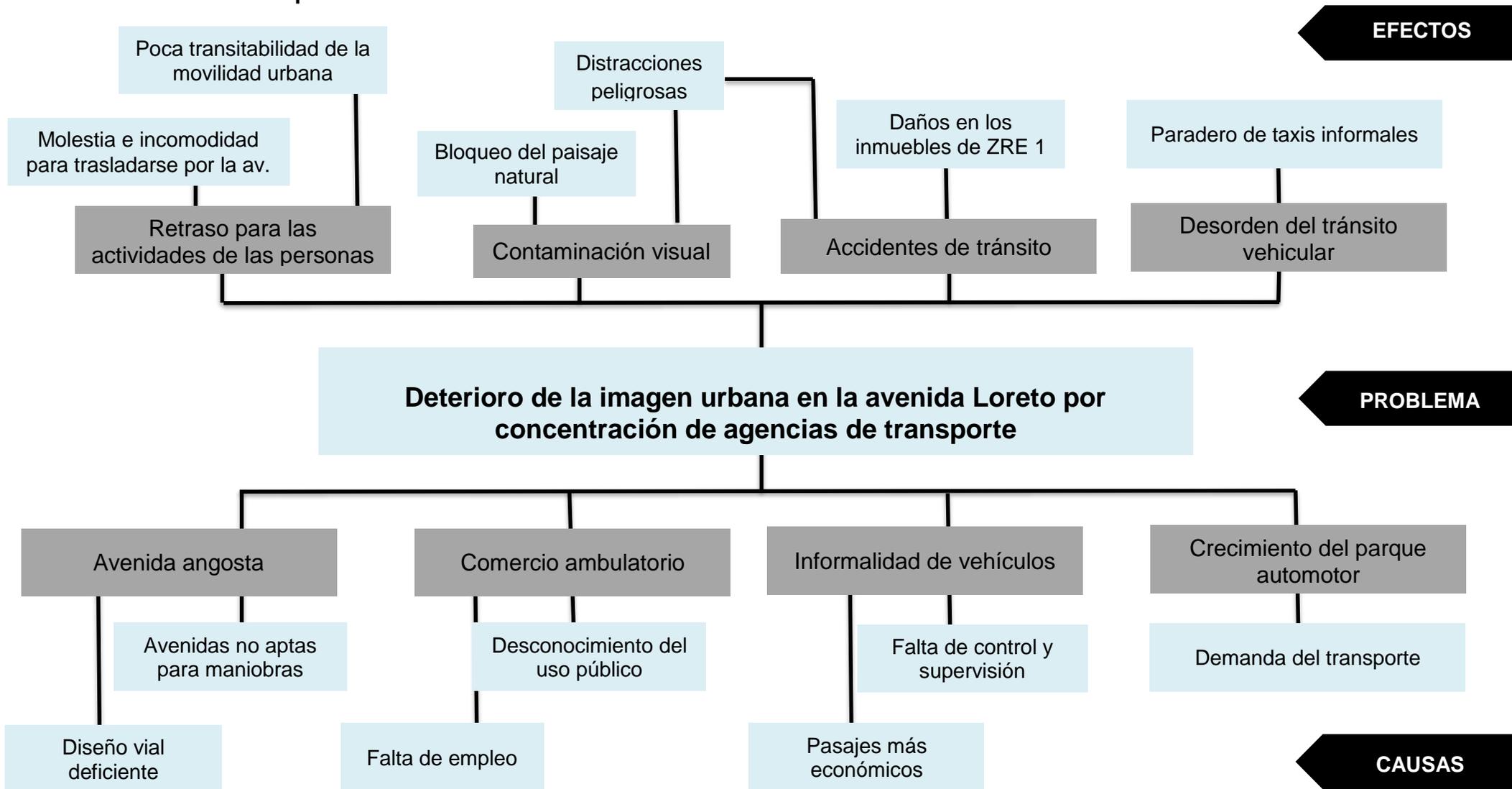
Fuente: Elaboración propia

Anexo 03. Figura 7 Matriz de categorización (Imagen urbana)

Categorías	Definición conceptual	Sub - categorías	Códigos
Imagen urbana	La imagen urbana de identidad, estructura y significado es un factor importante en la comprensión y comunicación de las personas con la forma y el entorno urbano, y con el tiempo despierta alegría y recuerdos en las personas.(Lynch, 2015)	Infraestructura	Señalización
			Estado de conservación
			Mobiliario urbano
		Contexto espacial	Transporte que genera congestión vehicular
			Inseguridad ciudadana
			Calidad ambiental
		Normativa	Uso de suelos
			Ubicación óptima para agencias de transporte
			Seguridad e integridad de las personas

Fuente: Elaboración propia

Anexo 04. Árbol del problema



Anexo 05. Cuadro resumen de metodología 1

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			
ASPECTOS	PUNTOS	ARGUMENTO	
TIPO DE INVESTIGACIÓN	BÁSICA	Se basará a través del análisis de información teórica.	No se preocupa por los campos de investigación; además que busca, analiza y da nuevos conocimientos sobre el tema (Niño,2019).
	CUALITATIVA	Centrará su objeto de estudio en acciones y perspectivas humanas	Se obtiene resultados que contribuyen al sector y brinde información para reforzar conocimientos y como preceden ante la problemática investigada (Pascual, 2022).
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	FENOMENOLÓGICO	Se comprenderá, explorará y describirá las categorías de estudios a través de la perspectiva de la población	Propone y proyecta una crítica radical al naturalismo científico, donde los ciudadanos son el principal actor frente a la realidad de la naturaleza del contexto estudiado (Fuster, 2019).
CATEGORÍAS, SUBCATEGORÍAS	AGENCIAS DE TRANSPORTE	Infraestructura Informalidad Impacto social	Locales dedicados a la venta de boletos para buses interprovinciales, nacionales e internacionales, para el transporte y turismo (Valdebenito et al.,2017).
	IMAGEN URBANA	Infraestructura Contexto espacial Normatividad	Es identidad, estructura y significado de un factor importante en la comprensión y comunicación de las personas con la forma y el entorno urbano (Lynch Kevin,1960).
ESCENARIO DE ESTUDIO	Avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco.		
PARTICIPANTES	Transportistas, peatones, pasajeros, residentes de la zona y especialistas en el área.		

Fuente: Elaboración propia

Anexo 06. Cuadro resumen de metodología 2

ASPECTOS	PUNTOS	ARGUMENTO
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	OBSERVACIÓN	Ficha de observación
	ENTREVISTA	Guía de entrevista
	ANÁLISIS DOCUMENTAL	Guía de análisis documental
PROCEDIMIENTOS	FASE 1	Búsqueda del tema, escenario de estudio y objetivos
	FASE 2	Diseño de los instrumentos según el análisis de la problemática
	FASE 3	Aplicación de los instrumentos
	FASE 4	Análisis de la recolección de datos, obtenidos de los instrumentos.
RIGOR CIENTÍFICO	Credibilidad	Se obtendrá información con criterios y argumentos confiables con autores de revistas indexadas.
	Confirmabilidad	
	Transferibilidad	
MÉTODO DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN	Interpretación precisa de las subcategorías y objetivos según los instrumentos elaborados, teniendo en cuenta también la revisión teórica.	
ASPECTOS ÉTICOS	Confidencialidad	Ver los aspectos que influyen en el comportamiento del investigador mejorando su actitud de acuerdo a los valores mencionados, para así poder realizar una investigación con seriedad y compromiso.
	Integridad	
	Respeto	
	Confiabilidad	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 07. Guía de entrevista para residentes de la zona

Entrevista 01

Estimado poblador:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto; además de determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura y mobiliario carente de la red vial de la avenida Loreto.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 23/04/23		
Participante: Residente		
Categoría: Agencia de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco tienen una infraestructura adecuada? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, no tiene una infraestructura adecuada, porque están en pleno centro; además que están mal ubicadas, estas deberían estar fuera de la ciudad, pues al estar acá generan molestias.
		Entrevistado 2: No, pues la mayoría no tiene licencia y aparte que no cumplen con los requisitos técnicos, para poder estar en esta zona.
		Entrevistado 3: No, porque son infraestructuras que necesitan de grandes espacios y estas se ubican en una zona céntrica y no deberían estar aquí en la av. Loreto, sino fuera de la ciudad.

2	¿Considera que las zonas de embarque y desembarque están bien ubicadas? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: No, están mal ubicadas, porque no tienen áreas identificadas para cada sitio y se genera un desorden.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, porque empresas como estas deben tener la capacidad de poder albergar sus pasajeros, y muchas de ellas no cuentan con el espacio indicado; generando así que estos se ubiquen en las veredas, obstaculizando el pase de los transeúntes, además de que los taxis que los traen se estacionan en cualquier parte, incluso tomando la mayoría de la pista.</p>
		<p>Entrevistado 3: No, no es la adecuada, porque en muchas agencias las zonas de embarque se encuentran en la vereda.</p>
Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		
3	¿Considera que las rutas de entrada y salida de los buses generan caos vehicular? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: Eso sí, bastante caos, salen los buses y ocasionan que los carros y las personas se detengan en todo este tramo de la Loreto, inclusive hay que esperar que estos salgan o entren para que los carros recién comiencen a moverse.</p>
		<p>Entrevistado 2: Por supuesto, un terrible caos vehicular, porque unas empresas como estas deben tener una entrada y salida independientes, y estos buses tienen que hacer muchas maniobras para que puedan entrar o salir de la empresa, poniendo en peligro a todas las personas que se encuentran en la zona.</p>

		<p>Entrevistado 3: Sí, el caos que generan es inmenso, debido a que los buses son muy grandes para una avenida pequeña; además la entrada y salida de las empresas justo se ubica en av. Loreto, que al momento de salir sus buses se demoran y generan caos en la avenida. También que los paraderos informales se encuentran en las puertas donde los taxistas generan caos al querer ganar a un pasajero.</p>
4	¿Considera que las rutas de entrada y salidas de los buses están obstaculizadas? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: Sí, porque en su ingreso se encuentran motos, carros, y vendedores ambulantes.</p> <p>Entrevistado 2: Por supuesto, la avenida es muy estrecha; además de los vendedores ambulantes.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, los mismas personas que trabajan de manera informal en los alrededores de la agencia, son las que obstaculizan el paso</p>
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
5	¿Considera que los vendedores informales, obstaculizan el ingreso a su vivienda? ¿De qué forma?	<p>Entrevistado 1: Eso sí, porque están en las veredas y eso me genera malestar e impide ingresar a mi casa.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, es por ello que tengo que estar viendo que los vendedores no se pongan fuera de mi casa, llegan ambulantes de frutas, de chifles y más.</p> <p>Entrevistado 3: Por supuesto, pues muchas veces me confunden con un transeúnte e intentan venderme algún producto y</p>

		no me permiten ingresar a mi vivienda.
6	¿Cree que los paraderos informales generan mayor aglomeración de personas en la av. Loreto? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: Sí, puesto que son los que más se usan, pero nos ocasionan problemas porque sus pasajeros forman colas en las veredas interrumpiendo el paso a los peatones, como a los vecinos que queremos entrar a nuestra vivienda.</p> <p>Entrevistado 2: Por supuesto, esto trae consigo mototaxistas que se estacionan dónde quieren, esto es un caos.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, porque muchas personas necesitan del servicio de estos paraderos, y estas se agrupan manera desordenada generando caos en la avenida.</p>
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Seguridad ciudadana		
7	¿Considera usted que los vehículos de las agencias de transporte afecta su seguridad al momento de transitar o salir de su vivienda? ¿por qué?	<p>Entrevistado 1: Claro que sí, porque en esta zona no debe existir buses de gran tamaño, los cuales me generan inseguridad, dado que al salir un bus me puede atropellar.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, debido a su gran tamaño y estos pueden chocar con mi vivienda al momento de hacer maniobras de entrar o salir de su agencia.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, porque al momento que salen estos buses pueden generar un choque con los vehículos menores o atropellarme.</p>
Indicador: Residentes y viviendas de la zona		
8	¿De qué manera la concentración de agencias de transporte en la av. Loreto afecta a su vivienda?	Entrevistado 1: Cuando salen los carros, se desgastan las pistas y estas generan piedras, incluso lograron

		<p>romper el vidrio de mi casa. Además que no te dejan pasar, se estacionan afuera, uno quiere salir con su movilidad y no puede.</p> <p>Entrevistado 2: En el sentido que los ómnibus generan vibraciones, las cuales remueven la tierra, y hace que las estructuras de mi casa se debiliten y se hundan, el ruido no es tolerable para nosotros porque según SINIA las personas toleran 85 decibeles y claxon de los carros generan 120.</p> <p>Entrevistado 3: De la manera en que el ruido de los vehículos es muy molesto; además que el smog que generan los vehículos se pega en las paredes.</p>
Categoría: Imagen urbana		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Señalización		
N°	Ítem	Opción de respuesta
9	¿Considera usted que la falta de señalización en la avenida Loreto genera caos vehicular? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: Claro, aquí los vehículos menores y buses se meten por donde sea, no hay ni una señalización; incluso se ve la ausencia de policías de tránsito y semáforos.</p> <p>Entrevistado 2: Si, además que otro problema sería que la pista es muy angosta para ser de doble sentido, es mas en un lado se estacionan todos los vehículos de los paraderos informales; queda un poco espacio para que los vehículos puedan transitar, y eso es debido a la falta de señalización, le falta semáforos, rompe muelles, líneas peatonales es más los vehículos pasan a toda velocidad y no hay un orden.</p>

		<p>Entrevistado 3: Por supuesto, acá todos los vehículos transitan como se les da la gana, no respetan, van a velocidad. Hace falta semáforos.</p>
<p>Indicador: Mobiliario urbano</p>		
10	<p>¿Considera que el aumento de personas en la zona, más la falta de tachos de basura, contribuyen a la contaminación en la avenida Loreto? ¿Por qué?</p>	<p>Entrevistado 1: Claro, porque las personas ven que no hay tachos de basura y tiran los residuos en la avenida, frente a tu casa, queman, y esto genera mucha contaminación en toda la cuadra.</p>
		<p>Entrevistado 2: Por supuesto la misma gente que viene acá genera basura y la tira por donde se le da la gana, esto es debido a que faltan tachos de basura.</p>
		<p>Entrevistado 3: Sí, porque las personas tiran la basura donde sea, y solo existe un contenedor; además si se llena, las personas siguen echando basura, donde estos colapsan, y se genera más basura a su alrededor, también que el carro recolector de basura recién pasa en la noche.</p>
<p>Sub-categoría: contexto espacial</p>		
<p>Indicador: Calidad ambiental</p>		
11	<p>¿ De qué manera el ruido de los buses afecta su tranquilidad?</p>	<p>Entrevistado 1: En que no me dejan vivir en paz, me fastidian el sueño, suena el claxon de los buses, te levantan; el ruido es molesto, no te dejan ni leer un periódico tranquilamente.</p>
		<p>Entrevistado 2: De la peor manera pues en la avenida diariamente circulan alrededor de 50 buses, muy aparte de los vehículos menores, los ruidos son muy molestos, sobre todo los claxon de los carros.</p>
		<p>Entrevistado 3:</p>

		En el sentido de que el claxon no me deja dormir, además los ruidos molestos en esta zona comienzan desde la 6 am.
12	¿Considera usted que la contaminación ambiental producido por los buses son perjudiciales para su salud? ¿En qué medida?	<p>Entrevistado 1: Si es perjudicial para mi salud, porque cuando pasan los buses malogrados o viejos, estos expulsan humo que va directo hacia mí.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque los frenos de aire trae toda la tierra en las llantas, la cual genera polvo, los gases del motor, incluso generan problemas respiratorios.</p> <p>Entrevistado 3: Por supuesto, el humo que botan los buses es muy perjudicial para mi salud; además del polvo que generan estos al frenar sus llantas.</p>
Indicador: Transporte que genera congestión vehicular		
13	¿Qué tipo de vehículos considera usted que genera mayor congestión vehicular en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco?	<p>Entrevistado 1: Los buses, minivans y mototaxis.</p> <p>Entrevistado 2: Los buses, las mototaxis</p> <p>Entrevistado 3: Buses, mototaxis, autos.</p>
Indicador: Inseguridad ciudadana		
14	¿Considera usted que la mayoría de accidentes de tránsito en la avenida Loreto son producidos por los vehículos de las agencias de transporte? ¿En qué medida?	<p>Entrevistado 1: No, los vehículos que más ocasionan accidentes son las mototaxis y carros debido a la falta de señalización.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque para poder entrar o salir de sus agencias hacen muchas maniobras, obstaculizando el paso de los carros, y así generando accidentes o desastres en la avenida.</p> <p>Entrevistado 3: Claro, ellos cruzan para poder ingresar a su cochera donde esto se demoran, y las motos lineales por no esperar se meten a las veredas, generando accidentes a los mismos transeúntes.</p>

Anexo 08. Guía de entrevista para Transportistas

Entrevista 02

Estimado transportista:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 10/05/2023		
Participante: Transportista		
Categoría: agencias de transporte		
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	Las maniobras qué hacen los buses para entrar o salir de las agencias de transporte, ¿Le generan malestar? ¿De qué forma?	Entrevistado 1: Sí, porque estas avenidas son muy angostas, además de que vienen carros tanto de sur a norte, como de norte a sur; los buses se cuadran y demoran mucho para entrar a su agencia, esto debe tener un terminal terrestre dedicado única y exclusivamente para este tipo de transporte.
		Entrevistado 2: Sí, muchas veces; se genera tráfico, y eso es muy fastidioso cuando estoy apurada; encima la pista es de doble sentido y muy angosta.
		Entrevistado 3: Sí, porque congestionan el tránsito vehicular, genera muchos problemas, además sumado a ello la informalidad de paraderos que existen en este

		tramo de la avenida Loreto, es un desastre.
2	¿Los buses de las agencias de transporte le generan dificultad y retraso para llegar a su destino? ¿De qué forma?	<p>Entrevistado 1: Sí, por eso siempre cojo avenidas alternas, para llegar más rápido al centro, pero tenemos que tener en cuenta que esta avenida viene desde los asentamientos humados del sur y oeste de la ciudad, en lo cual siempre genera malestar en la población que toma la ruta.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, por lo mismo que generan tráfico y cierran la avenida.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, sobre todo en las horas puntas, donde transitan muchos vehículos por la avenida, y es complicado llegar a la hora si transitamos por ese tramo; puesto que encontramos también los buses de las agencias de transporte.</p>
3	¿Considera que es difícil transitar la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: Sí, difícil en el momento que los buses van ingresar o salir de su agencia de transporte y paralizan todo el tráfico, aunque después un poco más tranquilo, a no ser de las horas punta que se genera un caos total.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque es una avenida muy desordenada, existen carros estacionados por donde sea, uno no puede ni circular con normalidad, debido a que ocupan toda la avenida.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, ahora con el motivo de las lluvias, ha generado huecos y polvo, además de que en este tramo existen los paraderos informales que no dejan transitar con normalidad, y más cuando llegan los buses.</p>

Categoría: Imagen urbana		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Señalización / mobiliario urbano		
4	¿Considera que la avenida Loreto cuenta con el mobiliario urbano y señalización correcta para su libre tránsito? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, todo está destruido completamente por las lluvias, la pista tiene huecos, hay que hacer maravillas para poder cruzarlas; además le falta semáforos y señalización, que ocasiona que no haya un orden en el tráfico.
		Entrevistado 2: No, porque la señalización es muy ausente, es más ni siquiera las agencias de transporte, tiene señalización en sus zonas de entrada y salida de los buses.
		Entrevistado 3: No, no cuenta con nada de lo mencionado, es más no cuenta ni con policías de tránsito para ordenar el tránsito urbano que existe ahí.
Sub-categoría: contexto espacial		
Indicador: Transporte que genera congestión vehicular		
5	¿Qué tipos de vehículos considera usted que genera mayor congestión vehicular?	Entrevistado 1: Buses, mototaxis, motolineales
		Entrevistado 2: Los buses y los taxis informales
		Entrevistado 3: Las mototaxis que en los últimos años se ha visto un incremento en la ciudad de Piura, y los buses de las empresas de transporte.

Anexo 09. Guía de entrevista para peatones

Entrevista 03

Estimado poblador:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 10/05/2023		
Participante: Peatón		
Categoría: agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Considera usted que las agencias de transporte en la avenida Loreto, presentan un grave problema de hacinamiento? ¿Por qué?	Entrevistado 1: Sí, porque crean un desorden, tanto en el peatón, como en las vías y los vehículos; además origina muchas veces aglomeración en el tráfico, debido a los buses que salen de las agencias.
		Entrevistado 2: Sí, sobre todo en la parte de encomiendas, donde se generan colas y muchas veces estas son fuera de la agencia, donde se genera un desorden total.
		Entrevistado 3: Sí, porque causan caos vehicular y no deberían estar en el centro de la ciudad; deberían estar en un terminal terrestre, en las periferias de la ciudad.

Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
2	¿Considera usted que el comercio y los paraderos informales en el contexto de las agencias de transporte contribuye a la aglomeración de las personas? ¿Por qué?	Entrevistado 1: Claro, contribuye a la aglomeración por ser un lugar bastante concurrido del centro de Piura y por la demanda que tiene el uso de estos servicios; además por aquí tenemos muchas personas que transitan y se acumulan con las personas que vienen a las agencias de transporte.
		Entrevistado 2: Sí, porque se estacionan de todo mototaxis, taxis, ambulantes y de esa forma ocasionan más aglomeración; además que cuando llegas de viaje esta toda la gente amontonada afuera de las agencias de transporte.
		Entrevistado 3: Sí, causan hacinamiento de personas; además generan desorden y actos delictivos, como falsos taxistas.
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Seguridad ciudadana		
3	¿Se siente usted propenso a sufrir un accidente de tránsito en esta zona? ¿En qué medida?	Entrevistado 1: Sí, debido a que los buses salen de sus agencias por las veredas, y uno tiene que parar intempestivamente, por falta de señalización.
		Entrevistado 2: Sí, bastante porque muchas veces no hay lugares donde estacionarse y eso hace que la movilidad donde vengo, pueda sufrir un accidente, debido que la vía es muy estrecha y de doble sentido.

		<p>Entrevistado 3: Sí claro, el riesgo es alto, porque como hay aglomeración de personas, hay caos vehicular, entonces estamos propensos a sufrir cualquier tipo de accidentes.</p>
<p>Categoría: Imagen urbana</p>		
<p>Sub-categoría: Infraestructura</p>		
<p>Indicador: Estado de conservación</p>		
4	<p>¿Considera que la accesibilidad de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco se encuentra obstaculizada? ¿Por qué?</p>	<p>Entrevistado 1: Sí, porque tenemos bastante comercio y paraderos informales y de alguna manera eso hace que la vía se obstaculice, inclusive muchos de estos, se posicionan en las veredas.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, debido a los paraderos y comercio ambulatorio, además del tráfico que es un poco fastidioso y por la falta de señalización y semáforos.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, vemos como los vehículos en general se estacionan de una manera desordenada, generando que los vehículos tengan dificultad en el fluido de su transitabilidad, como también la accesibilidad del peatón, con el comercio ambulatorio.</p>
5	<p>¿Considera usted que la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco se encuentra deteriorada? ¿De qué forma?</p>	<p>Entrevistado 1: Bastante, las veredas y pistas llenas de huecos, el polvo que se genera en la avenida, los sardineles son un desastre, lo olores son nauseabundos y sobre todo la contaminación.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque lamentablemente tenemos autoridades deficientes, donde vemos que todas las avenidas de Piura son de muy baja calidad.</p>

		<p>Entrevistado 3: Sí, la pista está en mal estado, inclusive con las lluvias, está un poco más desgastada.</p>
<p>Sub-categoría: contexto espacial</p>		
<p>Indicador: Transporte que genera congestión vehicular</p>		
6	<p>¿Considera usted que es caótico el acceso vehicular en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?</p>	<p>Entrevistado 1: Sí, bastante justamente por los buses que salen y se aglomeran los carros; se pone caótico, en otras palabras la avenida es muy angosta, para el uso que le dan.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque la vía es de doble sentido y es muy angosta, sumado a ello, la salida y entrada de buses a sus agencias, carros estacionados donde sea; todo es un caos.</p> <p>Entrevistado 3: No tan caótico, pero si genera malestar y pérdida de tiempo, porque no se puede circular normal.</p>
7	<p>¿Considera usted que los buses de las agencias de transporte, junto con los vehículos menores afectan la libre circulación y genera malestar en las personas?</p>	<p>Entrevistado 1: Sí, afecta porque salen, cruzan la vereda por donde uno está pasando, toman toda la avenida, junto con los carros, moto taxi y demás vehículos, obstaculizan el paso.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, porque sus agencias están mal ubicadas; los buses salen y la circulación de la avenida para por completo, tanto peatonal como vehicular.</p> <p>Entrevistado 3: Sí, está es una zona urbana, entonces no debe existir agencias de transporte aquí. Cuando un bus llega genera caos vehicular, molestia en la población, residentes de la zona, es más uno no puede ni circular.</p>

Indicador: Calidad ambiental		
8	¿Considera que la concentración de agencias de transporte contribuyen a la contaminación ambiental?	<p>Entrevistado 1: Por supuesto, contaminación ambiental por montón, tanto por el smog, contaminación auditiva, visual, creo que una personas que maneja un auto muchas veces se distrae, por anuncios que se encuentran en la avenida.</p> <p>Entrevistado 2: Sí, estén donde estén ubicadas, siempre van a contribuir a cualquier tipo de contaminación, ya sea por el sonido de sus buses, como por el humo que emite.</p> <p>Entrevistado 3: Claro que sí, tanto contaminación sonora, por agentes físicos, polvo, contaminación visual, y esta última impacta directamente en la visión de las personas generando hasta accidentes de tránsito.</p>

Anexo 10. Guía de entrevista para pasajeros

Entrevista 04 – Pasajeros de agencia de transportes Ronco Perú

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 08/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: No, porque este tipo de agencias que ofrecen este tipo de servicios, deberían estar fuera de la ciudad, para evitar problemas en el tránsito o en las personas.
		Entrevistado 2: No, porque se encuentran en una zona residencial, y estas deberían estar en un terminal terrestre fuera de la ciudad.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, porque comparados con las agencias de otros países, estas agencias no tienen un orden específico, incluso la infraestructura no es la mejor, y son muy pequeñas.
		Entrevistado 2: No, el espacio no es el indicado para albergar gran cantidad de personas, las agencias son muy pequeñas y genera malestar en los pasajeros.
Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		

3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: No, no son de calidad, es incómodo, porque los buses salen y la avenida es muy estrecha, generando molestias a los otros conductores, además que las pistas se encuentra deterioradas.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, porque no hay espacio en la avenida donde se ubican estas rutas, y además que la avenida es de doble sentido y junto con los paraderos informales se hacen más estrechas.</p>
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿ De qué forma?	<p>Entrevistado 1: Sí, porque antes de llegar a mi agencia me interrumpen el paso para poder entrar, ya sea para comprar algún producto o tomar un taxi.</p>
		<p>Entrevistado 2: Si, los vendedores y taxistas informales son muy insistentes, causándome malestar llegando a la agencia, deberían tener puestos y taxistas propios de la empresa, que sean seguros.</p>
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿ Qué solución se puede dar?	<p>Entrevistado 1: Si, por eso debo salir de mi vivienda una hora antes para evitar el tráfico y evitar molestias con mi viaje. La solución que puedo proponer es que se cree un gran terminal terrestre en una ubicación ideal para este tipo de equipamientos.</p>
		<p>Entrevistado 2: Si mayormente el tráfico lo encuentro en las mañanas, debido a las agencias y también a parte de la población que se traslada a sus destinos diarios (trabajos, colegios, etc); se debería reubicar a las agencias a un terminal terrestre.</p>

Entrevista 05 – Pasajeros de agencia de transporte Sullana Express.

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 08/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: Sí, porque está en una zona céntrica y me permite llegar mucho más rápido donde quiero.
		Entrevistado 2: No, no es la adecuada, pero quizás se ubican acá muchas agencias debido a la demanda que tienen las personas, por venir a esta zona.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, porque el aforo acá, máximo debería ser como para 50 personas, y como vemos los espacios son muy pequeños, donde con las justas pueden entrar 20 personas e incluso de una manera apretada.
		Entrevistado 2: No, porque son infraestructuras muy pequeñas, y si nos ponemos a observar esta agencia parece una casa.
Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		

3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: No, porque los buses de la empresas son muy grandes para la avenida e incómoda hacer sus maniobras, generando malestar a los demás vehículos como en las personas.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, porque se encuentran en la avenida, y esta es muy transitada por carros, motos; además que es muy angosta.</p>
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿ De qué forma?	<p>Entrevistado 1: No, más bien puedo comprar productos y llevarlo a mi destino de viaje.</p>
		<p>Entrevistado 2: Si, bastante, muchas veces se posicionan en las veredas donde transitan los peatones, ahí ofrecen sus productos, son muy exigentes, e impiden el pase a nuestra agencia.</p>
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿ Qué solución se puede dar?	<p>Entrevistado 1: Eso depende mucho de los horarios, en donde el tráfico es mayor, por eso hay que ser precavidos y salir mucho antes. La solución que puedo dar es que se debe dar más sedes de acuerdo a la ubicación de la población para así evitar, aglomeraciones de personas y carros.</p>
		<p>Entrevistado 2: Sí, por eso trato de venir media hora antes para no perder mi pasaje. Las solución es que todas las agencias se ubiquen en un terminal terrestre, fuera de la ciudad.</p>

Entrevista 06 – Pasajeros de agencia de transporte Cavassa.

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 08/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: No, porque todas las agencias deberían estar en un terminal terrestre estable y más cómodo para los pasajeros, porque aquí en la ciudad no se puede; generan tráfico y es algo muy incómodo.
		Entrevistado 2: No, porque se encuentran en el centro de la ciudad, sería más adecuada si estuviera fuera de la ciudad, con más accesibilidad para que sus buses puedan salir más rápido a sus destinos.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, no tiene una comodidad para los pasajeros, porque como tú ves, acá trabajan 2 agencias, y además estas no se abastecen para tantos pasajeros en un espacio tan pequeño.
		Entrevistado 2: No, porque los espacios son pequeños, y todo se congestiona fuera y dentro de la agencia.

Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		
3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, porque los buses hacen congestión con el tráfico, además de que la avenida es muy angosta, y que se encuentra en pleno centro histórico de Piura.
		Entrevistado 2: No, porque no tiene señalización, para cualquier emergencia esto podría ser muy perjudicial.
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan el comercio y paraderos informales		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿De qué forma?	Entrevistado 1: Sí, desde que uno llega de viaje ya están parados en la puerta del bus, jalándote el maletín, para ver si quieres taxi, carrera, etc. Además que los vendedores ambulantes incomodan, porque se encuentran en zonas donde no deberían estar, interrumpiendo el paso.
		Entrevistado 2: Sí, es molesto porque generan basura con lo que venden; además que los taxistas son muy obstinantes
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Qué solución se puede dar?	Entrevistado 1: Sí, mayormente los días de semana de lunes a sábado, tienes que salir una hora antes de tu casa para que llegues a tiempo. La solución sería reubicar las agencias en un lugar con mejores condiciones.
		Entrevistado 2: Sí, porque el tráfico que generan las demás agencias es terrible, más en las horas punta. Las agencias deben estar fuera de la ciudad, donde todo este más ordenado.

Entrevista 07 – Pasajeros de agencia de transporte Civa.

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 10/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: No, porque deberían estar con más acceso a la panamericana, para tener un rápido fluido a los destinos.
		Entrevistado 2: Sí, porque se encuentran en pleno centro, y es accesible a varias partes de ciudad; pero deberían hacer proyectos con urgencia para evitar caos como se ve en Lima, debido a la agrupación excesiva de agencias de transporte en el mismo lugar, las cuales generan demasiado tráfico, contaminación y ruidos molestos.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, el terminal debería ser un poco más grande, para que las personas se sientan más cómodas a la hora de viajar y así evitar que los pasajeros se queden fuera de las agencias, debido al límite de personas dentro del local.
		Entrevistado 2: No, porque las agencias son muy pequeñas, está desordenado y los pasajeros, muchas veces esperan fuera de la agencia o dentro, pero parados.

Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		
3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	Entrevistado 1: Sí, pues esta agencia cuenta con un acceso de entrada y salida independiente, además que su salida y entrada, se encuentra en la avenida circunvalación.
		Entrevistado 2: No, porque cuando los buses entran y salen generan malestar en la avenida, debido a que es muy angosta. Deberían tener rutas más accesibles para los buses.
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿ De qué forma?	Entrevistado 1: Sí, es algo incómodo porque los ambulantes te incitan e insisten para que le compres sus productos, eso es algo molesto , y sumado a ello los taxistas informales que se encuentran en la entrada.
		Entrevistado 2: No, porque los ambulantes y taxistas tienen precios más accesibles al público; además que cuando viajo tengo los productos mucho más fáciles de conseguir.
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿ Qué solución se puede dar?	Entrevistado 1: Sí, hay bastante tráfico, las agencias deberían estar en avenidas, con accesos más rápidos, para evitar problemas en el tráfico y así poder llegar más rápido a mi destino.
		Entrevistado 2: Sí, porque hay un desorden vial desde la entrada por la avenida Don Bosco, hasta el tramo de la avenida Bolognesi. Buscar lugares adecuados para la ubicación de un gran terminal terrestre.

Entrevista 08 – Pasajeros de agencia de transporte Terramóvil.

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 08/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Detectar si la arquitectura actual, es óptima para las personas.		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: Sí, porque está muy cerca del centro de la ciudad.
		Entrevistado 2: No, porque estas agencias deberían centralizarse en un solo lugar, para un mayor orden, y tener mejores accesos.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, es muy pequeña, se amontonan mucho, hay demasiado desorden, tendría que ser más amplio.
		Entrevistado 2: No, porque los espacios son muy pequeños y al aglomerarse las personas, generan malestar; la atención debería ser mejor.
Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		

3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: No, porque salen muy cerca de las veredas y podrían ocasionar algún accidente.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, porque la avenida es muy estrecha; además que la ruta de entrada es la misma de salida, generando aglomeración en el tráfico.</p>
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿ De qué forma?	<p>Entrevistado 1: Sí, porque cuando quieres entrar a tu agencia, comienza la competencia de los vendedores y taxistas, los cuales generan incomodidad.</p>
		<p>Entrevistado 2: Sí, inclusive cuando sales todos te llaman, a un punto casi de obligarte a acceder a los servicios que ofrecen, eso da temor.</p>
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿ Qué solución se puede dar?	<p>Entrevistado 1: Sí, porque al momento que vengo en mi taxi, este no tiene fluidez en la avenida y puedo perder hasta mi pasaje, debido al tráfico. Debería ver más señalización, semáforos, y policías de tránsito.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, no presento ninguna dificultad, pues siempre salgo temprano. Deberían ubicarlas en un terminal terrestre en las afueras de la ciudad, donde las personas lleguen de una manera más ordenada y tranquila.</p>

Entrevista 09 – Pasajeros de agencia de transporte Turismo Días.

Estimado pasajero:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha de entrevista: 08/05/2023		
Participante: Pasajeros		
Categoría: Agencias de transporte		
Sub-categoría: Infraestructura		
Indicador: Espacios óptimos		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Qué opina usted de la ubicación de las agencias de transporte? ¿Es la adecuada?	Entrevistado 1: Consideró que es una ubicación bastante accesible, el estar en el centro de la ciudad facilita el acceso de los pasajeros; pero si tenemos en cuenta la normativa digamos que no es la adecuada, dado que genera problemas en el lugar.
		Entrevistado 2: No, porque deberían estar a las afueras de Piura para poder llegar a otros destinos, mucho más rápido.
2	¿Considera que las agencias de transporte ubicadas en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tienen una infraestructura adecuada para albergar gran cantidad de pasajeros? ¿Por qué?	Entrevistado 1: No, es muy pequeña, no existe una buena infraestructura, es por ello que pone en riesgo la vida de los pasajeros o de las personas que concurren a este tipo de agencias.
		Entrevistado 2: No, porque no son tan amplias y las agencias dentro son muchas, por ende, va a existir una mayor afluencia de personas.
Indicador: Rutas de entrada y salida de buses		

3	¿Cree que los espacios establecidos para las rutas de entrada y salida de buses de las agencias de transporte, son de calidad? ¿Por qué?	<p>Entrevistado 1: No, porque solo tenemos un acceso de sirve de entrada y salida de buses, además que es muy estrecha y deficiente para la salida de estos vehículos.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, debería ver seguridad en las rutas porque quizás pueda que pase un transeúnte y se puede provocar un accidente.</p>
Sub-categoría: Informalidad		
Indicador: Malestar que generan		
4	¿Los vendedores ambulantes y taxistas informales le generan malestar antes de entrar a su agencia de transporte? ¿ De qué forma?	<p>Entrevistado 1: Sí, porque cuando una persona necesita viajar quiere tranquilidad y lo que menos necesita es ser aturdidos por los vendedores o taxistas informales, y esto es lo que hacen estos fuera de esta agencia, son molestos y no respetan.</p>
		<p>Entrevistado 2: Sí, porque existen falsos choferes que me generan inseguridad y malestar antes o después de salir de la agencia.</p>
Sub-categoría: Impacto social		
Indicador: Movilidad urbana		
5	¿Presenta dificultades para llegar a su agencia de transporte debido a la congestión vehicular que se genera en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿ Qué solución se puede dar?	<p>Entrevistado 1: No, no presento ninguna dificultad para llegar acá, pero en la avenida si se puede observar un desorden en el tráfico, debido a que por la vía transitan muchos vehículos. Se debería reorganizar cada una de las agencias, para que estas brinden un mejor servicio a los pasajeros.</p>
		<p>Entrevistado 2: No, porque vivo muy cerca a la agencia y vengo caminando. Que exista más señalización.</p>

Anexo 11. Entrevista a expertos.

Entrevista 10

Estimado profesional:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022; además de evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha: 11/05/23		
Entrevistador: José Manuel Inoñan Morales		
Entrevistado: Abg. Augusto Alejandro Saavedra Nolasco/ Jefe de oficina de tránsito de la municipalidad provincial de Piura.		
Objetivo: Determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Cuál es el estado de conservación de la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, frente a las agencias de transporte? ¿Por qué?	El estado es deplorable, dado que las agencias de transporte ubicadas en este tramo, no cumplen con las exigencias de acuerdo a las especificaciones técnicas. Además, Piura, por efectos de la naturaleza, todos los años cuenta con lluvias, sin embargo, las autoridades pasadas no han hecho obras de calidad con respecto al fenómeno del niño; ahora, sabemos que sus vehículos de las empresas son de gran magnitud y por lo tanto las pistas no están elaboradas para poder soportar todo ese peso, que, con la humedad de las lluvias, empeora su deterioro.

2	¿Considera usted que las agencias de transporte contribuyen al caos vehicular en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿Por qué?	Exacto, todos los buses de las agencias de transporte al momento de ingresar o salir del local, que ya está autorizado, siempre genera congestión; pues no hablamos, de vehículos que tienen 2m de largo, sino de buses que ocupan toda la vía, en ambos sentidos, tanto de sur a norte, como de norte a sur.
3	¿La presencia de los buses de las agencias de transporte ha afectado a la movilidad urbana de la avenida Loreto? ¿Qué se debe hacer para contrarrestar esto?	Si, y si hablamos de las agencias de transporte, sabemos que no solamente afecta a la movilidad urbana por la llegada o salida de los vehículos, sino por los paraderos informales; aparte de ello el comercio ambulatorio y la población que se subsume a la zona, ya sea para ver un ingreso para ellos, o también para delinquir. Estamos tomando cartas en el asunto, realizando fiscalizaciones y haciendo gestiones para tener un terminal terrestre, que cuente con todas las especificaciones que estipula el MTC.
4	¿La avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tiene la infraestructura y dimensiones adecuadas para albergar los buses de las agencias de transporte? ¿Por qué?	No, hay que ver la realidad de Piura; desde sus inicios, sus calles han sido creadas para que transiten solo carretas y vehículos de esos tiempos, porque como podemos observar, las avenidas y calles del centro de Piura, son vías muy estrechas con una arquitectura muy antigua; lamentablemente en gestiones anteriores se les dio la autorización a estas agencias para que funcionaran en la zona, perjudicando a la población.
5	¿Usted cree que el uso de suelo donde se ubican las agencias de transporte es el adecuado para esta zona? ¿Por qué?	No, porque para otorgar las autorizaciones a una agencia de transporte se debe hacer un previo estudio técnico y el lugar donde se encuentran estas empresas no es el indicado, viéndose que la avenida no resiste la transitabilidad de este tipo

		de vehículos, puesto que el peso la está deteriorando.
6	¿Considera usted que las entidades del estado (MTC, SUTRAN, municipalidad de Piura) no están haciendo cumplir la normativa en relación a la ubicación de agencias de transporte en la trama urbana de Piura? ¿Por qué?	No, no se ha cumplido, para eso se necesita contar con estudios técnicos; pero nuestro alcalde está tomando cartas en el asunto, viendo lugares indicados, con el fin de poder dar solución a esta problemática, donde se instalaría un gran terminal terrestre.
7	¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco? ¿De qué manera?	Exacto, porque no solamente hablamos de la afectación de la vía, sino también del malestar de los pobladores que viven en la zona, pues las agencias generan caos, delincuencia, contaminación auditiva, ambiental y sumado a ello el comercio ambulatorio que es una de los causantes que genera residuos sólidos.

Entrevista 11

Estimado profesional:

En la siguiente entrevista, le presentamos una serie de preguntas que nos permitirá determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022; además de evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.

" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		
Fecha: 28/04/23		
Entrevistador: José Manuel Inoñan Morales		
Entrevistado: Ing. Jorge Alberto Timana Rojas / investigador en ingeniería vial		
Objetivo: Determinar el diagnóstico de las agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana de la avenida Loreto-Piura, 2022.		
N°	Ítem	Opción de respuesta
1	¿Cuál es el estado de conservación de la avenida Loreto, tramo entre avenida Bolognesi y avenida Don Bosco, frente a las agencias de transporte?	El estado de este tramo, frente a las agencias de transporte es malo, debido a que esta zona debería ser netamente residencial; añadiendo también, que no debería existir ese tipo de equipamientos en este lugar, debido a que sus medios de transporte, son muy grandes para la vía que es muy angosta.
2	¿Considera usted que las agencias de transporte contribuyen al caos vehicular en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco?	Si, definitivamente, pues mucho de los medios de transporte que usan, son de gran tamaño, y al salir o entrar de sus agencias ocupan todo el ancho de la vía, generando que esta se paralice; además muy aparte de ello la informalidad de vehículos que existe en la ciudad de Piura es inevitable, tanto mototaxis, como

		<p>motolineales, son vehículos que contribuyen al caos vehicular, inclusive son los que encontramos en mayor cantidad en este tramo de la Loreto, donde estos se estacionan en los extremos de la avenida obstaculizando el libre tránsito.</p>
3	<p>¿La presencia de los buses de las agencias de transporte ha afectado a la movilidad urbana de la avenida Loreto? ¿Qué se debe hacer para contrarrestar esto?</p>	<p>Sí, efectivamente como podemos ver tanto residentes, peatones, inclusive transportistas, que circulan en su día a día se ven afectados debido al congestionamiento, contaminación y desorden que se genera en la vía, ocasionado por las agencias de transporte.</p> <p>Las entidades públicas ya tienen una ubicación para un gran terminal terrestre, pero debido a los constantes cambios de gobierno el proyecto no se ha podido ejecutar, entonces la municipalidad de Piura debería comenzar a atender esta problemática y reubicar las agencias.</p>
4	<p>¿La avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, tiene la infraestructura y dimensiones adecuadas para albergar los buses de las agencias de transporte?</p>	<p>Definitivamente no, puesto que es una avenida muy angosta, la cual carece de semáforos, líneas peatonales, rompemuelleres, señalizaciones y esto hace que sea una avenida bastante desordenada, donde ningún vehículo de transporte respeta al peatón.</p> <p>Además que los buses de transporte, al ser de gran tamaño, en los últimos años han ido deteriorando la infraestructura de la vía, adicional a ello el fenómeno del niño que al humedecer la avenida y más el peso de los buses, genera huecos.</p>
5	<p>¿Usted cree que el uso de suelo donde se ubican las agencias de transporte es el adecuado para esta zona? ¿Por qué?</p>	<p>No, lamentablemente no, debido a que la zona donde se ubican las agencias de transporte, es de reglamentación especial y muy aparte de ello que se encuentran muy cerca al centro histórico de Piura, pero como</p>

		<p>vemos con el tiempo se ha ido perdiendo la infraestructura histórica de la avenida y sus viviendas.</p>
6	<p>¿Considera usted que las entidades del estado (MTC, SUTRAN, municipalidad de Piura) no están haciendo cumplir la normativa en relación a la ubicación de agencias de transporte en la trama urbana de Piura?</p>	<p>No, pues este tipo de equipamiento no está contemplado para esta zona, pero lamentablemente por favores políticos, las agencias se ubicaron en áreas residenciales de la avenida Loreto, dentro de la trama urbana de Piura, es más ni siquiera sigue lo estipulado por RNE, con respecto a la ubicación de estas empresas.</p>
7	<p>¿Cree usted que la concentración de agencias de transporte sumado a la falta de aplicación de la normatividad afecta a los usuarios residentes alrededor de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco?</p>	<p>Por supuesto que sí, considerando que los residentes de la zona son los principales afectados de los problemas que generan las agencias de transporte, en su día a día, las 24 horas; y junto a ello también sus viviendas, las cuales con el tiempo se han ido deteriorando a causa del smog de los buses, la contaminación, choques, etc.</p>

Anexo 12. Ficha de análisis documental

Ficha de análisis documental 1 – Uso de suelos

Ficha de análisis documental N° 1			
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			
Escuela profesional de arquitectura			
Asesor	Jhonatan Linares Benites		
Realizado por	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023	
Objetivo	Evaluar la concentración de agencias de transporte, la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.		
Categoría	Imagen urbana		
Subcategoría	Normativa		
Indicadores	Uso de suelos		
Datos del documento			
Título	Ley 31313 - Ley de desarrollo urbano sostenible y Plano de desarrollo urbano, Piura		
Autor o entidad	El peruano y municipalidad provincial de Piura	País	Perú
Tipo de documento	Diario oficial de la república del Perú y PDU		
Páginas consultadas	11		
Contenido	<p>Capítulo IV Zonificación y Regulación del Suelo Urbano Artículo 38. Uso</p> <ul style="list-style-type: none"> El uso es el destino asignado al suelo, conforme a su clasificación y la zonificación que la regula. Los usos serán precisados en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas, aprobado por las Municipalidades Provinciales en los Instrumentos de Planificación Urbana que correspondan, el mismo que debe interpretarse de manera extensiva, fomentando áreas de usos mixtos y en función a la heterogeneidad de actividades que se dan en las ciudades y centros poblados. <p>Plano de zonificación del suelo - PDU/ Piura</p>		

	 <p>Delimitación del área de estudio</p>
<p>Descripción</p>	<p>Podemos observar que la ley 31313, nos dice que, de acuerdo a la regularización del suelo urbano, este deberá respetar los usos de suelo asignados por las municipalidades de acuerdo al PDU, y como vemos en el plano de zonificación del suelo de la ciudad de Piura, el área de estudio evaluada esta designada para ser ZRE1 (Zona de reglamentación especial 1), donde nos damos cuenta que no está acorde con la realidad que se vive hoy en día en la av. Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, en la cual encontramos 9 agencias de transporte consideradas como OU (otros usos) según el PDU, en otras palabras no se respeta lo estipulado por dicho documento.</p>

Ficha de análisis documental 2 – Ubicación óptima para agencias de transporte.

Ficha de análisis documental N° 2			
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			
Escuela profesional de arquitectura			
Asesor	Jhonatan Linares Benites		
Realizado por	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023	
Objetivo	Evaluar la concentración de agencias de transporte y la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.		
Categoría	Imagen urbana		
Subcategoría	Normativa		
Indicadores	Ubicación óptima para agencias de transporte.		
Datos del documento			
Título	Norma A.110 transporte y comunicaciones – Capítulo II Condiciones de habitabilidad.		
Autor o entidad	Reglamento nacional de edificaciones	País	Perú
Tipo de documento	Reglamento		
Páginas consultadas	3		
Contenido	<p>Para la localización se considera lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el Plan Urbano • El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda. • El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se edifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros. • Deberán presentar un Estudio de Impacto Vial e Impacto Ambiental. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardianía de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal. <p>Deberán de cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes • Debe existir un área destinada al recojo de equipaje • La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.
Descripción	<p>Como se puede apreciar tanto en la localización como en los requisitos que debe tener una agencia de transporte, nos damos cuenta que las que tenemos actualmente en la avenida Loreto, tramo entre la av., Bolognesi y av. Don Bosco, carecen de muchos requisitos indispensables para que estos cuenten con una óptima arquitectura para las personas que requieren de estos medios.</p>

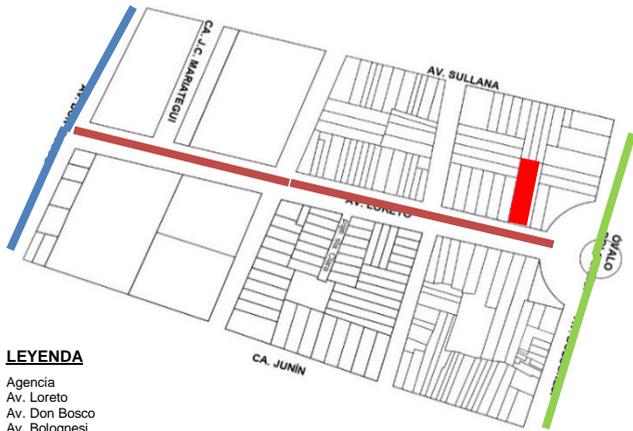
Ficha de análisis documental 3 – Seguridad e integridad de las personas

Ficha de análisis documental N° 3			
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			
Escuela profesional de arquitectura			
Asesor	Jhonatan Linares Benites		
Realizado por	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023	
Objetivo	Evaluar la concentración de agencias de transporte y la falta de aplicación de políticas normativas y ver como esta afecta a los residentes y viviendas ubicadas en la avenida Loreto.		
Categoría	Imagen urbana		
Subcategoría	Normativa		
Indicadores	Seguridad e integridad de las personas		
Datos del documento			
Título	Ley 31313 - Ley de desarrollo urbano sostenible		
Autor o entidad	El peruano	País	Perú
Tipo de documento	Diario oficial de la república del Perú		
Páginas consultadas	1 - 2		
Contenido	<p>Artículo 4. Principios y Enfoques Orientadores del Acondicionamiento Territorial, la Planificación Urbana y el Desarrollo Urbano Sostenible</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habitabilidad: Contar con un hábitat seguro y saludable, con respeto a la dignidad y el bienestar colectivo de los y las habitantes de las ciudades y centros poblados. • Equidad espacial y territorial: Igualdad de oportunidades, acceso a servicios y a condiciones urbanas para una vida digna, consolidando el reparto equitativo de los beneficios y cargas urbanísticas derivados de la planificación urbana y el desarrollo urbano, y las intervenciones urbanas. • Sostenibilidad: El manejo racional de los recursos naturales y la calidad de vida de la ciudadanía, sin comprometer la satisfacción de necesidades, salud y seguridad de las generaciones futuras en un entorno de no menor calidad al de la generación actual. 		

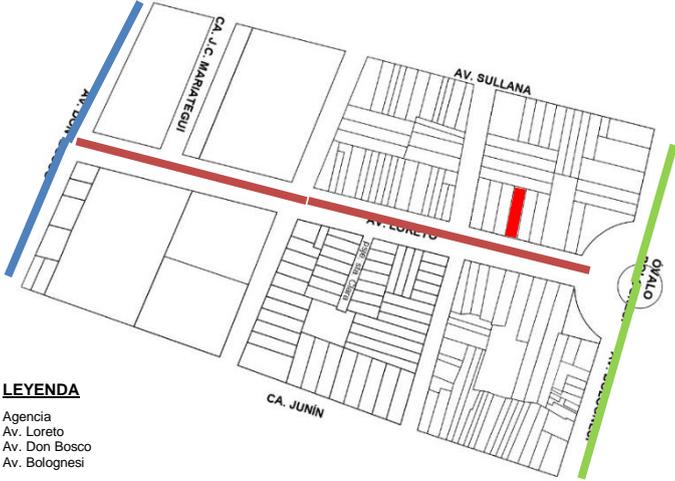
	<ul style="list-style-type: none">• Accesibilidad: La condición de acceso que presta la infraestructura urbanística y edificatoria para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo de las personas, en condiciones de seguridad.
Descripción	Como podemos observar la ley 31313 contempla 4 factores importantes para la seguridad e integridad de las personas, los cuales son: habitabilidad, equidad espacial y territorial, sostenibilidad y accesibilidad, que nos hablan, acerca de que las personas deben vivir en un espacio donde se sientan cómodas y seguras; brindándoles también dignidad, salud y un fácil desplazamiento autónomo por la trama urbana; pero como vemos muchos de estos factores no se cumplen en la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco, donde vemos que las personas a diario luchan con los problemas que causan las agencias de transporte.

Anexo 13. Ficha de observación de agencias de transporte

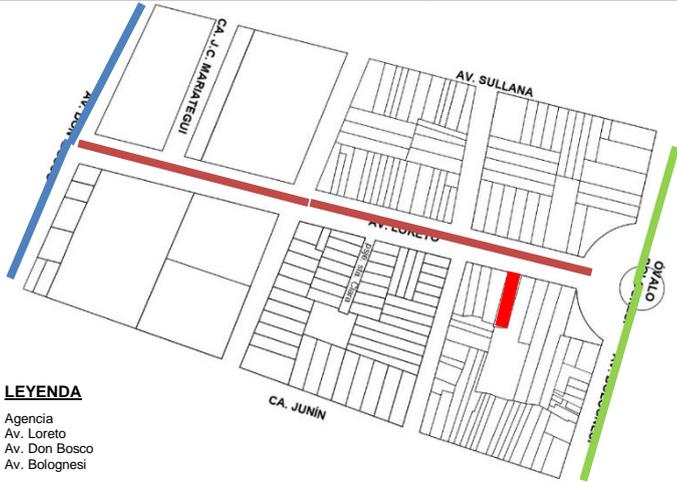
Nos permitirá evaluar la ubicación de las agencias de transporte y como esta afecta la libre circulación de la movilidad urbana en la avenida Loreto.

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales			Fecha: 22/04/2023
Agencia	Flores hnos. S.R.L			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Boloanesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	2:30 - 4:30 - 8:15 pm		Se pudo evidenciar que la zona de conservación se encuentra en un estado regular, pero cuenta con una señalización mala de acuerdo a la ruta de entrada y salida de sus buses, añadiendo a ello que fuera del establecimiento encontramos informalidad.	
Estado de conse.	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque		x		
Zona de desembarque		x		
Zona de entrada de buses		x		
Zona de salida de buses		x		
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque			x	
Comercio infor.		x		
Paraderos informales	x			
				

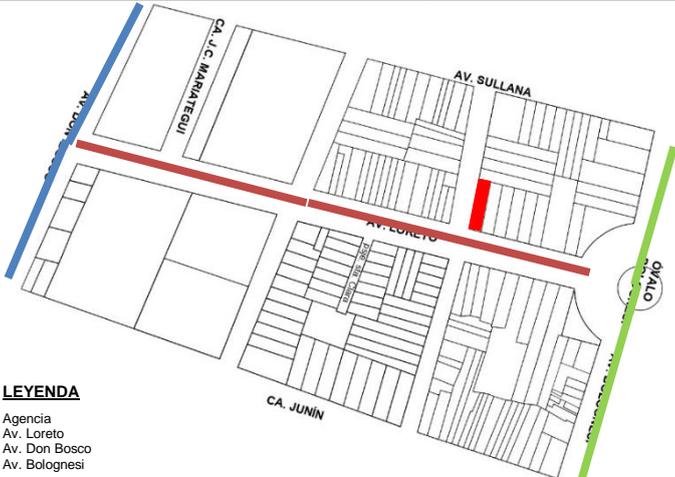
Ficha de observación para Agencia de transporte Sullana Express:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
				
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha:	22/04/2023	
Agencia	Sullana Express			
Ubicación				
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	2:30 - 3:00 - 6:00- 7:00 pm		Se pudo observar que la zona de conservación de embarque y desembarque se encuentra en buen estado, la zona de entrada y salida en regular, y la señalización mala, añadiendo a ello que fuera del establecimiento encontramos informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque				x
Zona de desembarque				x
Zona de entrada de buses		x		
Zona de salida de buses		x		
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque			x	
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

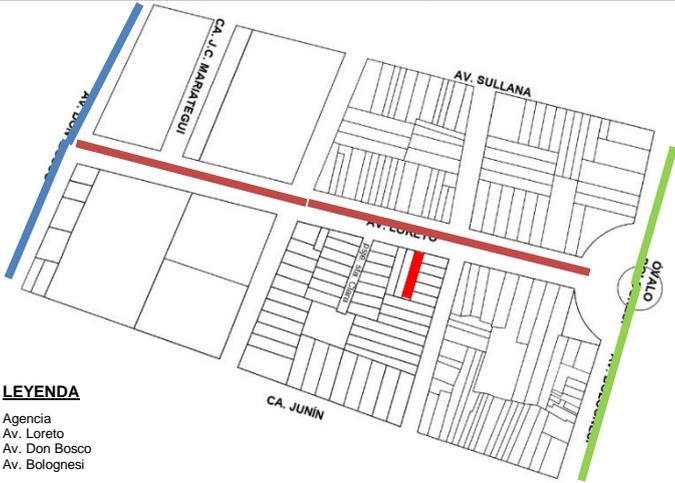
Ficha de observación para Agencia de transporte Internacional Ronco Perú:

Ficha técnica de observación N° 1					
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:			
Escuela profesional de arquitectura					
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites				
Autor	José Inoñan Morales			Fecha:	22/04/2023
Agencia	Internacional Ronco Perú Sac				
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 				
Infraestructura		Observaciones			
Horario de entrada y salida de buses	4:30 - 5:30 - 9:00 pm		Se pudo evidenciar que la zona de conservación se encuentra en un estado regular, con una señalización mala de acuerdo a la ruta de entrada y salida de sus buses, además que en el exterior encontramos informalidad y que muchas veces los buses desembarcan en las veredas.		
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno	
Zona de embarque		x			
Zona de desembarque		x			
Zona de entrada de buses		x			
Zona de salida de buses		x			
Zona de entrada y salida de buses					
Señalización	Mala	Regular		Buena	
Ruta de Entrada	x				
Ruta de Salida	x				
Ubicación de instalaciones					
	Pistas	Veredas	Agencia		
Embarque			x		
Desembarque		x			
Comercio informal		x			
Paraderos informales	x				
					

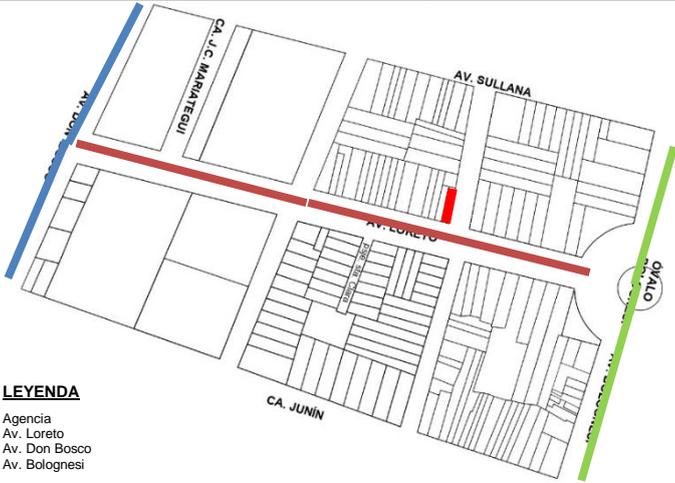
Ficha de observación para Agencia de transporte Turismo Tacna:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía: 		
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023		
Agencia	Turismo Tacna Internacional			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	2:30 - 3:00 - 6:00- 7:00 pm		Se pudo evidenciar que la infraestructura se encuentra en pésimas condiciones, así como la señalización, incluyendo a ello que la zona de embarque y desembarque se encuentran en la vereda, y junto a ello la informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque	x			
Zona de desembarque	x			
Zona de entrada de buses	x			
Zona de salida de buses	x			
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque		x		
Desembarque		x		
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

Ficha de observación para Agencia de transporte Turismo Cavassa:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
				
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha:	22/04/2023	
Agencia	Turismo Cavassa			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	4:30 - 6:00 - 7:00 pm		Se pudo evidenciar que la zona de conservación se encuentra en un estado regular, con una señalización mala de acuerdo a la ruta de entrada y salida de sus buses, además que en el exterior encontramos informalidad y que muchas veces los buses desembarcan en las veredas.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque		x		
Zona de desembarque		x		
Zona de entrada de buses		x		
Zona de salida de buses		x		
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque		x		
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

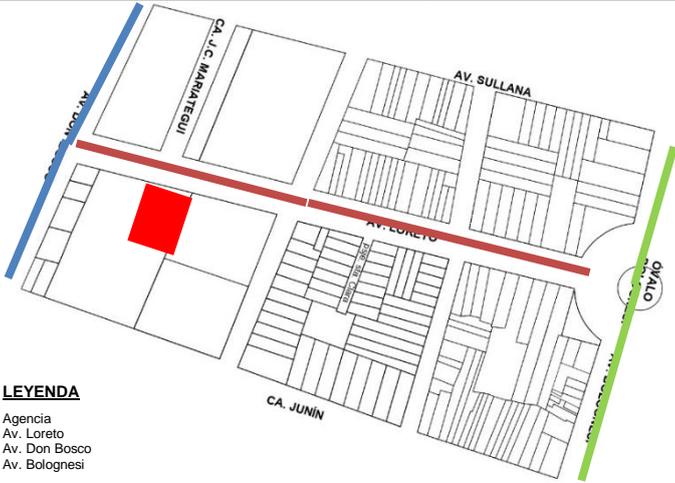
Ficha de observación para Agencia de transporte Vía Buss Travel:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023		
Agencia	Vía Buss Travel			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	2:30 a 7:00 pm		Se pudo evidenciar que la infraestructura se encuentra en pésimas condiciones, así como la señalización, incluyendo a ello que la zona de embarque y desembarque se encuentran en la vereda, y junto a ello la informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque	x			
Zona de desembarque	x			
Zona de entrada de buses	x			
Zona de salida de buses	x			
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque		x		
Desembarque		x		
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

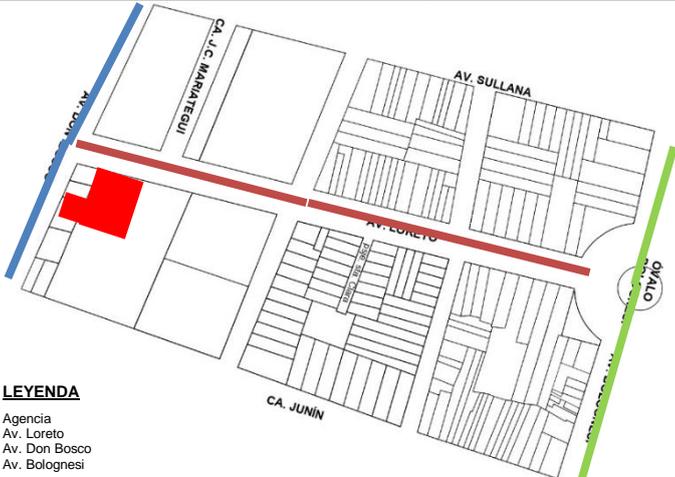
Ficha de observación para Agencia de transporte Civa:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha:	22/04/2023	
Agencia	Civa			
Ubicación	<p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	3:45 - 5:30 - 5:40 - 7:00 pm		Se pudo observar que la agencia de transporte Civa es la que en mejores situaciones se encuentra, la señalización es regular de acuerdo a la ruta de entrada y salida de sus buses, con la excepción que fuera encontramos informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque				x
Zona de desembarque				x
Zona de entrada de buses				x
Zona de salida de buses				x
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada		x		
Ruta de Salida		x		
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque			x	
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			

Ficha de observación para Agencia de transporte Terramóvil:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
				
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha:	22/04/2023	
Agencia	Terramóvil			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	3:00 - 4:30 - 6:00 pm		Se pudo observar que la zona de conservación de embarque y desembarque se encuentra en un mal estado, la zona de entrada y salida en regular, y la señalización mala, añadiendo a ello que fuera del establecimiento encontramos informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque	x			
Zona de desembarque	x			
Zona de entrada de buses		x		
Zona de salida de buses		x		
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque			x	
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

Ficha de observación para Agencia de transporte Turismo Días:

Ficha técnica de observación N° 1				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"		Fotografía:		
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Arq. Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha:	22/04/2023	
Agencia	Turismo Días			
Ubicación	 <p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agencia ■ Av. Loreto ■ Av. Don Bosco ■ Av. Bolognesi 			
Infraestructura		Observaciones		
Horario de entrada y salida de buses	2:30 - 3:00 - 6:00- 7:00 pm		Se pudo observar que la zona de conservación de embarque y desembarque se encuentra en un mal estado, la zona de entrada y salida en regular, y la señalización mala, añadiendo a ello que fuera del establecimiento encontramos informalidad.	
Estado de conservación	Malo	Regular		Bueno
Zona de embarque	x			
Zona de desembarque	x			
Zona de entrada de buses		x		
Zona de salida de buses		x		
Zona de entrada y salida de buses				
Señalización	Mala	Regular		Buena
Ruta de Entrada	x			
Ruta de Salida	x			
Ubicación de instalaciones				
	Pistas	Veredas	Agencia	
Embarque			x	
Desembarque			x	
Comercio informal		x		
Paraderos informales	x			
				

Anexo 14. Ficha de observación de la imagen urbana de la avenida Loreto

La siguiente ficha de observación, nos permitirá determinar la perspectiva de la población ante la infraestructura carente de la red vial de la avenida Loreto.

Ficha técnica de observación N° 2				
" Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			Fotografía:	
Escuela profesional de arquitectura				
Asesor	Jhonatan Linares Benites			
Autor	José Inoñan Morales	Fecha: 22/04/2023		
Categoría	Imagen urbana			
Ubicación	Departamento	Piura		
	Provincia	Piura		
	Distrito	Piura		
	Dirección	Av. Loreto		
Infraestructura			Observaciones	
Señalización y equipamientos existentes			Se pudo observar que en la avenida Loreto existe un déficit de señalización y equipamientos, además que el estado de conservación de sus pistas y veredas se encuentran en malas condiciones, además de la existencia de delincuencia, y contaminación.	
	Si	No		
Semáforos		x		
Líneas peatonales		x		
Rompemuelles		x		
Señales de tránsito		x		
Paraderos		x		
Tachos de basura		x		
Estado de conservación				
	Mala	Regular		Buena
Pistas	x			
Veredas	x			
Viviendas		x		
Contexto espacial				
Movilidad urbana afectada				
	Si	No		
Combis	x			
Moto taxi o lineal	x			
Autos	x			
Transportistas	x			
Peatones	x			
Residentes	x			
Factores que generan inseguridad ciudadana				
	Si	No		
Delincuencia	x			
Accidentes de tránsito	x			
Tipos de contaminación existente				
	Si	No		
Visual	x			
Acústica	x			
Del suelo	x			

Anexo 15. Validación de instrumentos

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres de especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
CHOSES DAVILA JORGE, MAGNO	DOCENTE UCV	Entrevista Ficha de observación Ficha de análisis documental	José Manuel Inoñan Morales
Título de tesis: "Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir, libre de ambigüedades					X
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con las categorías en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional					X
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los instrumentos en calidad y claridad					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Es adecuado para valorar las categorías, sus dimensiones e ítems					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para desarrollar los objetivos					X
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico					X

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

PROCEDE	(X)
El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación	X
El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación	

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Piura, 12/05/23	42854538	
Lugar y fecha	DNI	Firma del experto

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres de especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
OLIVERA GARCÍA Luis Humberto	Docente UCV VTP	Entrevista Ficha de observación Ficha de análisis documental	José Manuel Inoñan Morales
Título de tesis: "Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

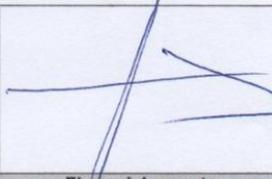
1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir, libre de ambigüedades					X
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con las categorías en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional				Y	
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los instrumentos en calidad y claridad					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones					Y
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Es adecuado para valorar las categorías, sus dimensiones e ítems					Y
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para desarrollar los objetivos					Y
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico				X	

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

PROCEDE	(X)
El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación	X
El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación	

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Druid. 12.05.2023	16683259	
Lugar y fecha	DNI	Firma del experto

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres de especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
LA ROSA Boggs, Diego Orlando Docente	UPDO - UCV	Entrevista Ficha de observación Ficha de análisis documental	José Manuel Inoñan Morales
Título de tesis: "Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir, libre de ambigüedades					X
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con las categorías en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional				X	
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los instrumentos en calidad y claridad					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Es adecuado para valorar las categorías, sus dimensiones e ítems				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para desarrollar los objetivos					X
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico					X

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

PROCEDE	(X)
El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación	X
El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación	

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Para, 12 de mayo, 2023	00239747	
Lugar y fecha	DNI	Firma del experto

Mg. Dr. Diego Le Rosa Boggs
DNI 00239747
COP 5333

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres de especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
VASQUEZ OLVARADO ENRIQUE	DOCENTE UCY / UPAO / UTD	Entrevista Ficha de observación Ficha de análisis documental	José Manuel Inoñan Morales
Título de tesis: " Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

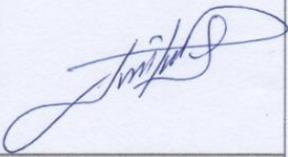
1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir, libre de ambigüedades				X	
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con las categorías en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional					X
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los instrumentos en calidad y claridad				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Es adecuado para valorar las categorías, sus dimensiones e ítems					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para desarrollar los objetivos					X
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico					X

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

PROCEDE	(X)
El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación	X
El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación	

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Piura, 12 Mayo 2023	18122187	
Lugar y fecha	DNI	Firma del experto

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres de especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
Linares Benites, Jhonatan Jeffersson	Docente de UCV, UPAO	Entrevista Ficha de observación Ficha de análisis documental	José Manuel Inoñan Morales
Título de tesis: " Análisis de la problemática de agencias de transporte y su impacto en la imagen urbana, av. Loreto-Piura, 2022"			

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

1	2	3	4	5
Muy deficiente 0-20%	Deficiente 21-40%	Regular 41-60%	Buena 61-80%	Excelente 81-100%

INDICADORES	CRITERIOS	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir, libre de ambigüedades					x
OBJETIVIDAD	Los ítems tienen coherencia con las categorías en todas sus dimensiones e indicadores tanto en su aspecto conceptual como operacional					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico					x
ORGANIZACIÓN	Comprende los instrumentos en calidad y claridad					x
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones					x
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					x
CONSISTENCIA	Es adecuado para valorar las categorías, sus dimensiones e ítems					x
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					x
METODOLOGÍA	La estrategia responde a una metodología y diseño aplicados para desarrollar los objetivos					x
PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación a método científico					x

III. OPCIÓN DE APLICABILIDAD

PROCEDE	(X)
El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación	x
El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación	

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

12 de mayo del 2023	42048720	
Lugar y fecha	DNI	CAP: 13183 Firma del experto

Anexo 16. Evidencia de aplicación de entrevista al experto Jorge Timana



Anexo 17. Evidencia de entrevista a residentes de la zona



Residente 1



Residente 2



Residente 3

Anexo 18. Evidencia de entrevista a transportistas



Transportista 1



Transportista 2



Transportista 3

Anexo 19. Evidencia de entrevista a peatones



Peatón 1



Peatón 2



Peatón 3

Anexo 20. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Ronco



Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 21. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Sullana Express



Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 22. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Cavassa



Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 23. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Civa



Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 24. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Terramóvil



Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 25. Evidencia de entrevista a pasajeros de la agencia Turismo Días

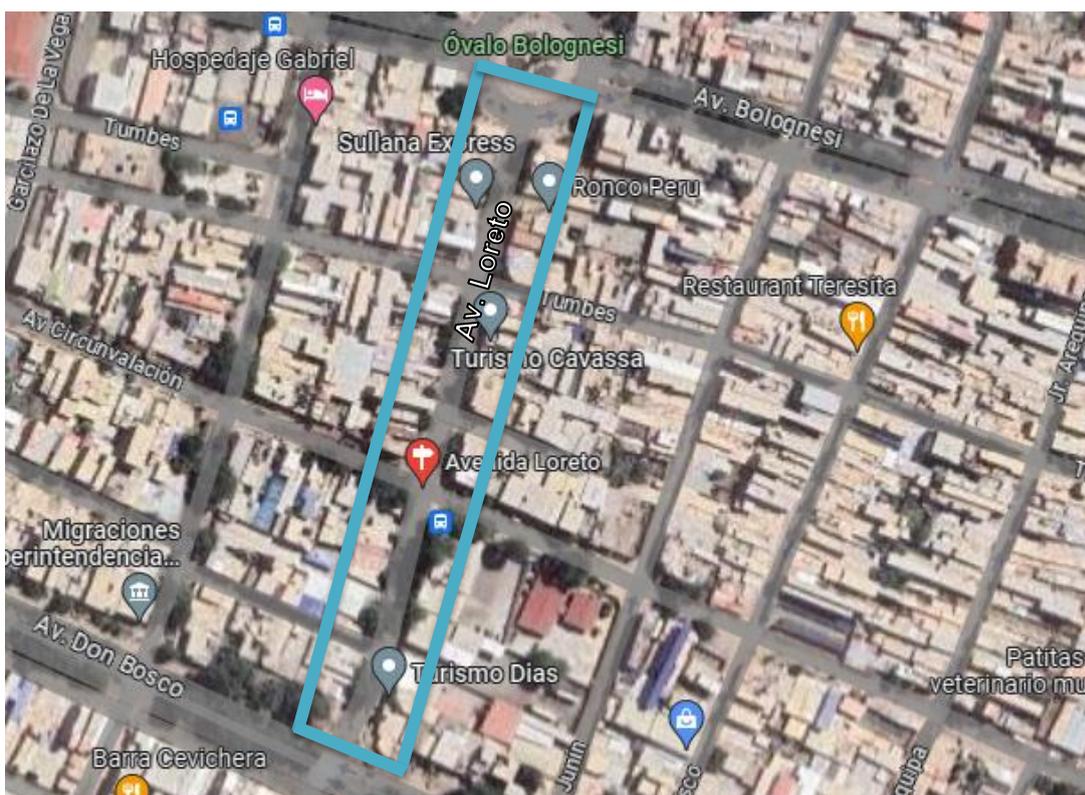


Pasajero 1



Pasajero 2

Anexo 26. Ubicación de la avenida Loreto, tramo entre av. Bolognesi y av. Don Bosco



 Delimitación del área de estudio

<https://www.google.com/maps/search/av.+loreto,+tramo+entre+av.+Bolognesi+y+av.+Don+Bosco/@-5.200839,-80.6311347,552m/data=!3m1!1e3?hl=es-419&entry=ttu>

Fuente: Google Maps

Anexo 27. Plan de desarrollo urbano de Piura, 26 octubre, Castilla y Catacaos al 2032



 Delimitación del área de estudio

http://municatacaos.gob.pe/PLAN_DESARROLLO/014-Plano-Zonificacion.pdf

Fuente: Municipalidad Provincial de Piura