



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**La concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad
urbana en el distrito de la Victoria al 2021**

Terminal terrestre interprovincial en el distrito de Villa el Salvador, 2021

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTO**

AUTORES:

Neire Mejía, Noly (ORCID 0000-0002-6776-692X)

Flores Alonso, Gabriel (ORCID 0000-0003-0451-0502)

ASESORES:

Mgrt. Arq. Vergel Polo Jorge Luis (ORCID 0000-0002-0881-5410)

Mgrt. Arq. Reyna Ledesma Víctor Manuel (ORCID 0000-0002-8552-860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Urbano Sostenible

LIMA – PERÚ

2021

DEDICATORIA

El presente trabajo investigado va especialmente dedicado a mi madre, tíos, por el amor, la confianza y el apoyo incondicional que me brindaron para poder culminar mi carrera universitaria y poder realizar la presente investigación y a las personas que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos para que se realice con éxito el presente trabajo.

Noly Neire Mejía.

DEDICATORIA

Va dedicado de manera especial a mis padres, quienes son la razón de seguir adelante, por todo el amor y apoyo incondicional que siempre me brindaron en mi trayecto universitario.

A mi pequeña hermana Estefany Flores y a mi hermano Julinho Flores, por siempre motivarme en la realización de la investigación y siempre confiar y creer en mí.

Gabriel Flores Alonso

AGRADECIMIENTO

A nuestro asesor Víctor Manuel Reyna Ledesma, por brindarnos su conocimiento, apoyarnos y encaminarnos de manera correcta en el proceso del desarrollo de nuestra investigación, también un agradecimiento especial a todas aquellas personas que de alguna manera u otra fueron un apoyo para poder lograr nuestras metas trazadas.

Presentación

Señores miembros del jurado; de acuerdo y en cumplimiento con las disposiciones establecidas en el reglamento de grados y títulos de la Universidad César Vallejo; ponemos a su disposición y consideración la presente investigación titulada “La concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de La Victoria al 2019”, con la finalidad de optar el título de bachiller en arquitectura.

La investigación está dividida en nueve capítulos.

- I. Introducción.** _ Contiene, la realidad problemática, los trabajos previos, el marco referencial, la formulación del problema, la justificación del tema, los objetivos de la investigación, la hipótesis de la investigación, los alcances y limitaciones de la investigación.
- II. Metodología.** _ El cual contiene toda la metodología de investigación (tipo, diseño, población y muestra), más la operacionalización de las variables y los métodos de análisis de datos.
- III. Aspectos Administrativos.** _ Contiene el cuadro de los recursos y presupuestos que se utilizó para llevar a cabo la investigación.
- IV. Resultados.** _ Se muestra todos los resultados a los que se llevaron, además de puenete leer los diferentes tipos de resultados.
- V. Discusión.** _ En este apartado se muestran las discusiones realizadas y los tipos de discusiones elaboradas y comparadas con algunos trabajos previos.
- VI. Conclusión.** _ Contiene las diferentes conclusiones a las que se han llegado en la investigación.
- VII. Recomendaciones.** _ Se muestra recomendaciones realizadas, precisando los temas de acuerdo a los objetivos planteados.
- VIII. Propuestas.** _ En este apartado se concibe la propuesta arquitectónica acorde a la investigación desarrollada.
- IX. Referencias bibliográficas.** _ Tiene todas las referencias utilizadas en las que la investigación como: revistas, libros, artículos, tesis, etcétera.
- X. Anexos.** _ Muestra todos los materiales utilizados fueron anexados como; fotografías, pruebas de validación, de instrumentos de investigación.

Los autores.

ÍNDICE

Carátula.....	I
Dedicatoria.....	II
Agradecimiento.....	IV
Declaratoria de autenticidad.....	V
Presentación.....	VII
Índice.....	VIII
Resumen.....	XIV
Abstract.....	XV
I. CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN.....	16
1.1 Realidad Problemática.....	18
1.2 Trabajos Previos (Antecedentes).....	36
1.3 Marco Referencial.....	43
1.3.1 Marco Teórico.....	43
1.3.1.1 Variable, Concentración de transporte interprovincial.....	43
1.3.1.2 Teorías relacionadas a la variable.....	46
1.3.1.3 Teorías relacionadas a las dimensiones.....	50
1.3.1.4 Variable, movilidad urbana sostenible.....	58
1.3.1.5 Teorías relacionadas a la variable.....	64
1.3.1.6 Teorías relacionas a las dimensiones.....	66
1.3.2 Marco conceptual.....	79

1.4	Formulación del problema.....	84
1.4.1.1.1	Problema general.....	84
1.4.1.1.2	Problema específico.....	84
1.5	Justificación del tema.....	84
1.6	Objetivos de la investigación.....	87
1.6.1	Objetivo general.....	87
1.6.2	Objetivo específico.....	87
1.7	Hipótesis de la Investigación.....	87
1.7.1	Hipótesis general.....	87
1.7.2	Hipótesis específica.....	87
1.8	Alcances y Limitaciones de la Investigación.....	88
1.8.1	Alcances.....	88
1.8.2	Limitaciones.....	88
II.	CAPÍTULO II MÉTODO.....	89
2.1	Marco Metodológico.....	90
2.1.1	Enfoque.....	90
2.1.2	Método.....	90
2.2	Diseño de investigación.....	90
2.3	Variables y operacionalización.....	92
2.4	Población y muestra.....	96
2.4.1	Población general.....	96
2.4.2	Población de estudios.....	96
2.4.3	Muestra.....	97
2.5	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	99

2.6	Método de análisis de datos.....	106
2.7	Aspectos éticos.....	108
III.	CAPÍTULO III ASPECTOS ADMINISTRATIVOS.....	109
3.1	Recursos y presupuestos.....	110
IV.	CAPÍTULO IV RESULTADOS.....	114
4.1	RESULTADOS.....	115
V.	CAPÍTULO V DISCUSIÓN.....	129
VI.	CAPÍTULO VI CONCLUSIONES.....	136
VII.	CAPÍTULO VII RECOMENDACIONES.....	139
VIII.	PROPUESTAS.....	142
IX.	CAPÍTULO VIII REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	145
X.	CAPÍTULO IX ANEXOS.....	152

Índice de figuras

Figura 1	Las diez mejores ciudades en la movilidad urbana.....	19
Figura 2	Evolución del nivel de cogestión vehicular.....	20
Figura 3	Tráfico vehicular a nivel mundial.....	21
Figura 4	Calidad de servicio de la modalidad urbana en América Latina.....	22
Figura 5	Uso de la tipología de movilidad urbana por género.....	23
Figura 6	Tráfico vehicular a nivel latinoamericano.....	23
Figura 7	Principales problemas de los limeños.....	24
Figura 8	Índice de mortalidad en el transporte.....	25
Figura 9	Accidente de tránsito 2006 – 2017.....	26
Figura 10	Muerte por accidente de tránsito 2006 – 2017.....	37
Figura 11	Formalidad e informalidad.....	28
Figura 12	Rama de actividades que se desarrolla en Lima 2008 – 2017.....	29
Figura 13	Vías usadas como estacionamiento.....	30
Figura 14	Centralismo de agencias de transporte interprovincial.....	31
Figura 15	Entrada y salida de buses con pasajeros al año.....	33
Figura 16	Organización del centralismo.....	44
Figura 17	Despoblamiento rural y predominio urbano.....	45
Figura 18	Centralismo de transporte interprovincial.....	46

Figura 19	Tipología de estaciones de agencias de transporte interprovincial.....	49
Figura 20	Actividades de los viajeros.....	51
Figura 21	Tipos de transporte motorizado.....	53
Figura 22	Estructura de vehículos públicos.....	55
Figura 23	Tipos de vehículos privados.....	56
Figura 24	Ciclo de uso del suelo / transporte.....	61
Figura 25	Evolución de la movilidad urbana.....	63
Figura 26	Relaciones de los componentes sostenibles.....	64
Figura 27	Estructura de transporte urbanos de pasajeros.....	68
Figura 28	Muestra porcentual que abarca el transporte dentro de la logística.....	70
Figura 29	Centralismo de las agencias de transporte interprovincial.....	115
Figura 30	Centralismo de las agencias de transporte interprovincial.....	117
Figura 31	Movilidad urbana sostenible.....	119
Figura 32	Movilidad urbana sostenible por dimensiones.....	120
Figura 33	Diagrama de dispersión de variable.....	128

Índice de Tablas

Tabla 1	Población en general del distrito de La Victoria.....	96
Tabla 2	Validez por expertos.....	100
Tabla 3	Escala de categoría de confiabilidad.....	101
Tabla 4	Resumen del procedimiento de caos.....	102
Tabla 5	Estadística de fiabilidad.....	103
Tabla 6	Formato técnico del centralismo de las agencias de transporte.....	104
Tabla 7	Formato técnico de la movilidad urbana sostenible.....	105
Tabla 8	Presupuesto y materiales.....	110
Tabla 9	Presupuesto de materiales.....	111
Tabla 10	Presupuesto de viáticos.....	111
Tabla 11	Presupuesto total.....	111
Tabla 12	Cronograma.....	112
Tabla 13	Centralismo de las agencias de transporte.....	115
Tabla 14	Centralismo de las agencias de transporte interprovincial.....	116
Tabla 15	Movilidad urbana sostenible.....	118
Tabla 16	Movilidad urbana sostenible por dimensiones.....	120
Tabla 17	Prueba de hipótesis general.....	123
Tabla 18	Prueba de hipótesis específica 1.....	124
Tabla 19	Prueba de hipótesis específica 2.....	125
Tabla 20	Prueba de hipótesis específica 3.....	126

Resumen

El distrito de la Victoria es una de las más importantes de la ciudad de Lima, ya que, presenta una gran cantidad de concentración y crecimiento de las agencias de transporte interprovincial, por ello se puede considerar como uno de los focos principales del desarrollo descontrolado.

Mediante la presente investigación que lleva como título “La concentración de la agencia de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de La Victoria al 2019” tiene como objetivo general, determinar la relación que existe entre la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible. De manera que, se busca específicamente estudiar y analizar minuciosamente la relación que tienen estas dos variables según la percepción de los usuarios del distrito de La Victoria, con la finalidad de plantear mejores propuestas de solución.

Por otro lado, la parte metodológica de la investigación es de tipo aplicada, a la vez, de diseño no experimental y de nivel correlacional cuantitativa, ya que, se manejó un instrumento de medición para constatar la relación de las variables y reafirmar la hipótesis planteada con los resultados de la encuesta.

Para el análisis de los datos se utilizó el SPSS, ya que, para la obtención de estos datos se realizó una encuesta a los usuarios del distrito de La Victoria, donde se les presento preguntas acerca de la concentración de la agencia de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible, por lo que se aplicó la escala de Likert. Por otro lado, para la confiabilidad del instrumento se aplicó el alfa de Cronbach que dio como resultado 0,913. Y para determinar el grado de relación de las dos variables se obtuvo un coeficiente de correlación Rho Spearman de ,786 lo cual, es un resultado positivo sobre la hipótesis planteada.

Palabras claves: Concentración, Movilidad Urbana, Sostenibilidad, Transporte.

Abstract

The district of the Victory is one of the most important of the city of Lima, since, it presents a great amount of concentration and continuous growth, for that reason it can be considered like one of the main focuses of the uncontrolled development.

Through this research, which is entitled “the centralism of the interprovincial transport agency and sustainable urban mobility in the district of La Victoria by 2019” has as a general objective, to determine the relationship between the centralism of interprovincial transport agencies and sustainable urban mobility. So, it is specifically sought to study and analyze carefully the relationship that these two variables have according to the perception of the users of the district of La Victoria, in order to propose better solution proposals.

On the other hand, the methodological part of the research is of the applied type, at the same time, of a non-experimental design and of a quantitative correlational level, since a measuring instrument was used to verify the relationship of the variables and reaffirm the hypothesis proposed with the results of the survey.

For the analysis of the data, the SPSS was used, since, in order to obtain this data, a survey was carried out on the users of the district of La Victoria, where they were asked questions about the centralism of the interprovincial transport agency and mobility sustainable urban, so the Likert scale was applied. On the other hand, for the reliability of the instrument, Cronbach's alpha was applied, which resulted in 0.913. And to determine the degree of relationship of the two variables, a Rho Spearman correlation coefficient of 786 was obtained, which is a positive result on the hypothesis.

Keywords: Concentration, Urban Mobility, Sustainability, Transportation.

I. Introducción

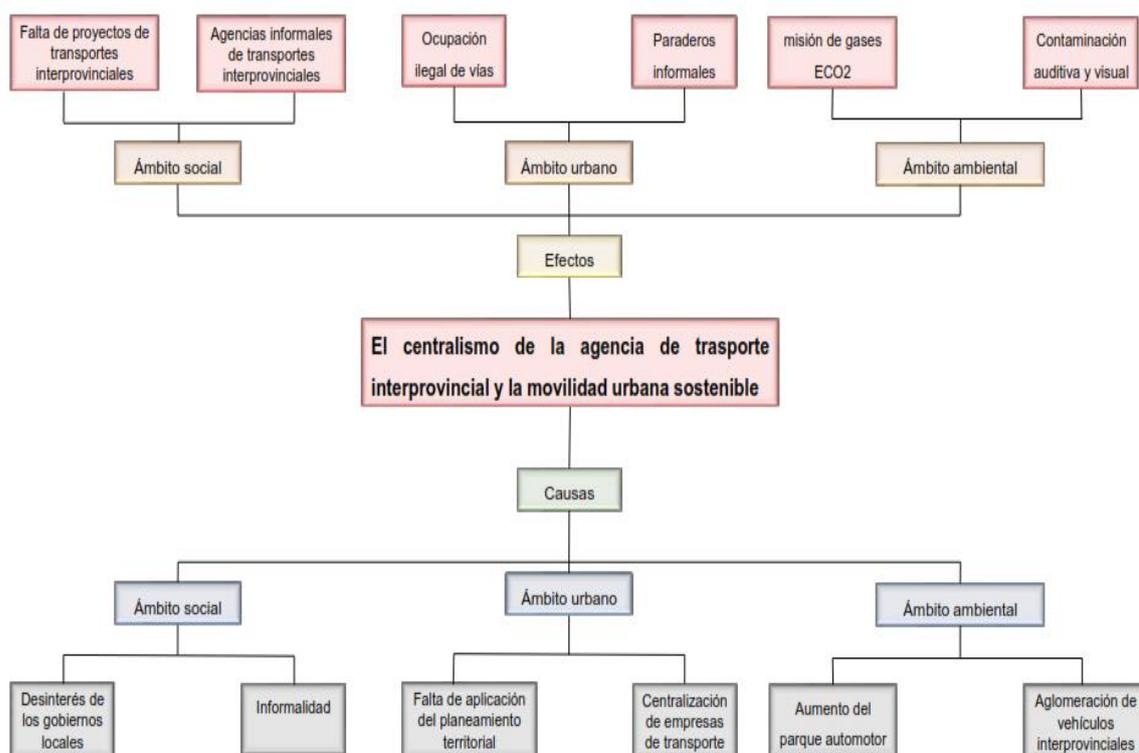
Árbol de problema

A continuación, se muestra el árbol de problemas los cuales fueron observados en su forma natural en el distrito de La Victoria, razón por la cual se empezó a desarrollar la presente investigación. Por otro lado, el árbol de problemas este compuesto por dos partes fundamentales que son las causas y los efectos; dentro de ello se desarrolla tres puntos esenciales que facilitan la comprensión de la problemática y estos son los siguientes:

En el ámbito social, el cual está enfocado en ver los problemas netamente sociales que ocurren dentro del distrito de estudio.

En el ámbito urbano, en este punto se desarrolla los problemas urbanos que suscitan en la zona de estudio.

En el ámbito ambiental, es uno de los puntos más importantes que se encarga de evaluar los problemas que se están dando dentro del medio ambiente en el distrito de La Victoria.



1.1. Realidad Problemática

Una de las razones por el cual se está desarrollando esta investigación es, porque urge tocar estos temas que se da hoy en día en las grandes ciudades a nivel mundial. La movilidad urbana es una acción que se realiza para trasladarse desde un punto a otro, por ende, las sociedades hacen uso de ello porque es una necesidad para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas. Por otra parte, en la mayor parte de las ciudades a nivel del mundo se da la concentración de transporte interprovincial, lo cual genera un problema dentro de la movilidad urbana sostenible, ya que su desarrollo por brindar un buen servicio y buscar una mejor calidad de vida para todos, no se ha dado de manera factible.

La movilidad urbana es un tema complejo que durante años las investigaciones respecto al tema se dieron resultados de forma negativa, como en todas las grandes ciudades. Debido al mal servicio que generan los medios de transporte a los ciudadanos, disminuyendo el desarrollo económico, social y urbano.

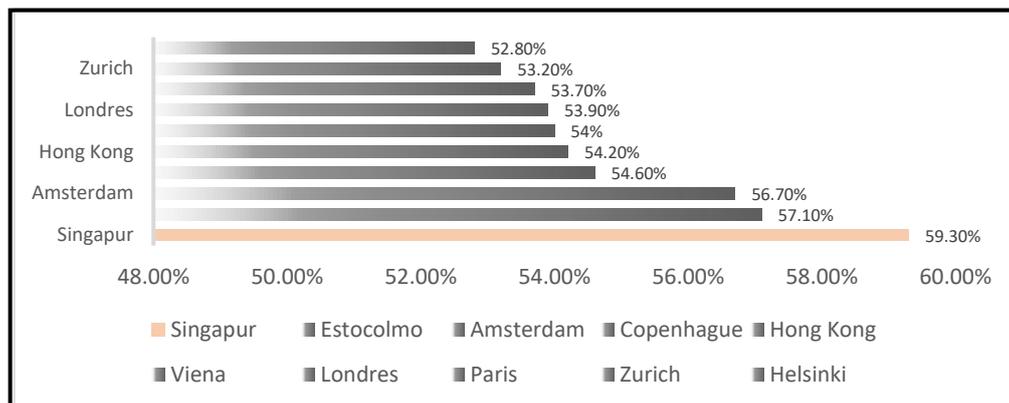
Nivel Mundial

El desarrollo de la movilidad urbana no siempre se dio de manera favorable en las grandes ciudades a nivel mundial, ya que, las propuestas por tratar de brindar un mejor servicio de calidad y satisfacer su demanda de todo usuario se dieron de manera improvisadas. Consigo mismo, los cambios de hábitos y preferencias que muestran los ciudadanos generan el aumento del parque automotor, es decir, optan por la movilidad privada diversificando la movilidad pública.

Por otro lado, la consultoría internacional Arthur D. Little y la Unión Internacional De Transporte Publico (UITP) son los encargados para poder examinar ciertas tendencias sociales y el desarrollo de la movilidad urbana a nivel mundial, publicó una revista The future of urban mobility 3.0 en el año 2018. De manera que se estudiaron a 100 ciudades,

donde Singapur lidera la tabla con la mejor calidad de servicio en la movilidad urbana dejando en el quinto lugar a Hong Kong, quien anteriormente contaba con la mejor calidad de servicio.

Figura: N°1 Las diez mejores ciudades en la movilidad urbana



Fuente: Ath ur D. Little – future of mobility 3.0

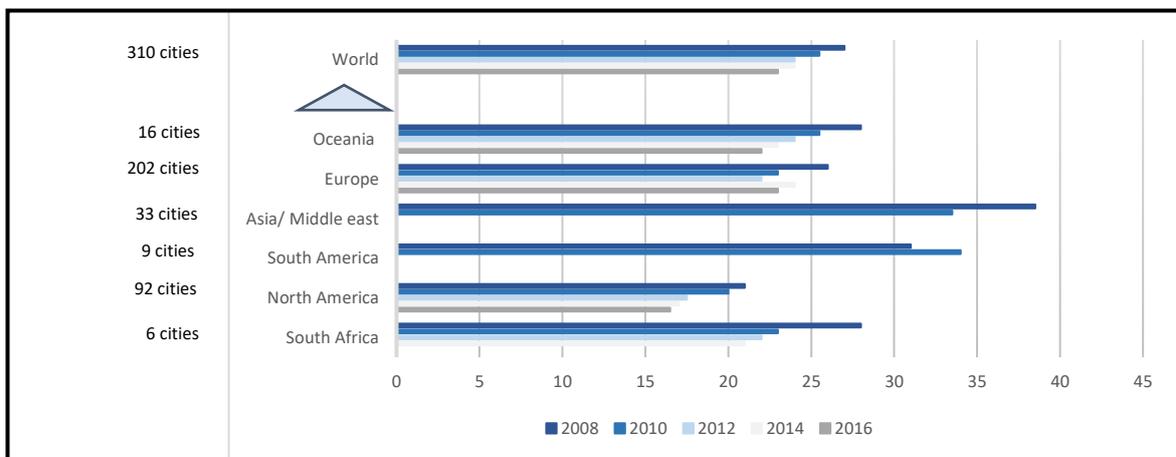
Con el pasar de los años la evolución el congestionamiento vehicular van aumentando por el incremento del parque automotor, y esto se debe a que los ciudadanos optaron por la movilidad privada. Por consiguiente, se realizó un estudio sobre el nivel de congestionamiento vehicular en las grandes ciudades, en el siguiente cuadro se muestra los resultados.

Así mismo es necesario ampliar un poco más sobre las ciudades exitosas en la movilidad urbana sostenible, en primer lugar se tiene a Singapur que cuenta con un sistema de movilidad urbana con mayor eficiencia y mejor logrado a comparación de otras ciudades, todo esto se ha logrado debido a que Singapur incorpora infraestructuras de transporte modernas que se centran generalmente en la creación de redes integradas de ferrocarriles y carreteras; además de tener muy en cuenta el tema de la sostenibilidad dentro de la movilidad urbana, decidieron desde el 2009 incorporar un Sistema de Energía Inteligente para que de esa manera se pueda tener un mejor control de la energía que se utiliza, para que así más

adelante se pueda plantear el uso del transporte eléctrico, logrando reducir de manera considerable la contaminación ambiental que se genera a causa de los transportes motorizados.

Como otra de las ciudades exitosas dentro de la movilidad urbana sostenible es Hong Kong, esto se debe a que esta ciudad es una de las pocas que genera ganancias a través del transporte público, debido a que cuenta con una planificación integrada del transporte público, áreas de residencia y desarrollos de propiedades comerciales; su éxito generalmente sucede por contar con una planificación y una integración con la ciudad priorizando a los peatones más que a los vehículos, logrando de esa manera generar una mejor calidad de espacios, con mejores infraestructuras y servicios mejorados.

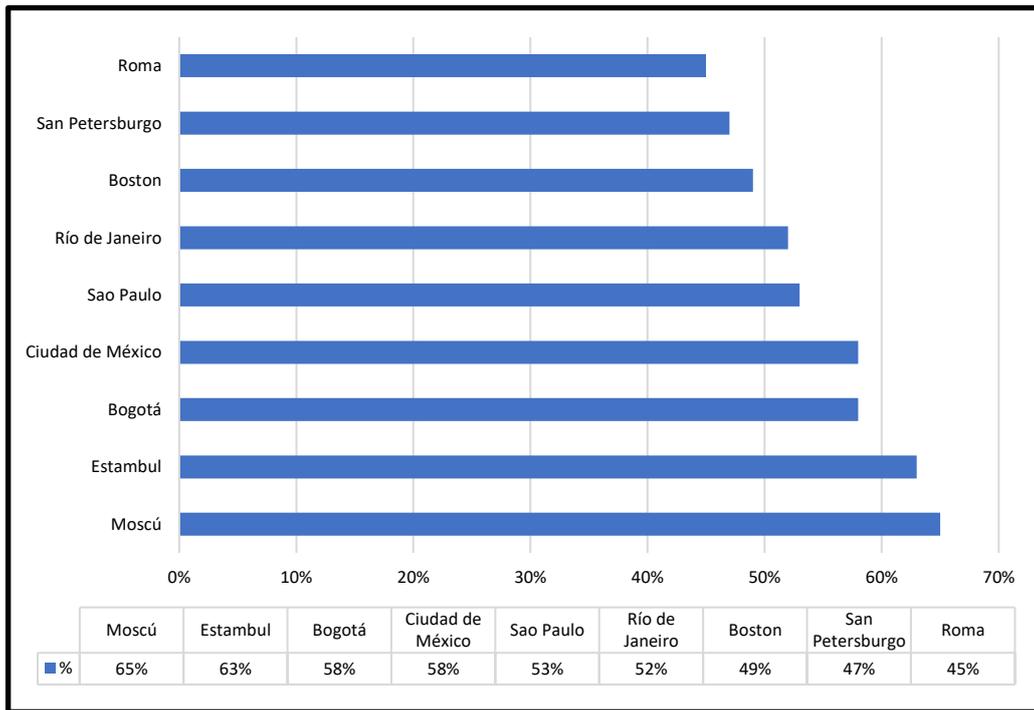
Figura: N°2 Evolución del nivel de congestión vehicular



Fuente: Ath ur D. Little – future of mobility 3.0, 2018.

En la siguiente figura se puede ver el tráfico vehicular de las ciudades a nivel del mundo, encontrando como principal a Moscú en el país de la Rusia, llegando a un 65% de tráfico que se produce en su ciudad, en el tercer Lugar se tiene a Bogotá que precisa un 58% de caos vehicular y finalmente se muestra la ciudad de Roma en Italia con un menor índice de tráfico vehicular con 49%.

Figura N° 3 Tráfico vehicular a nivel mundial



Fuente: INRIX, 2017.

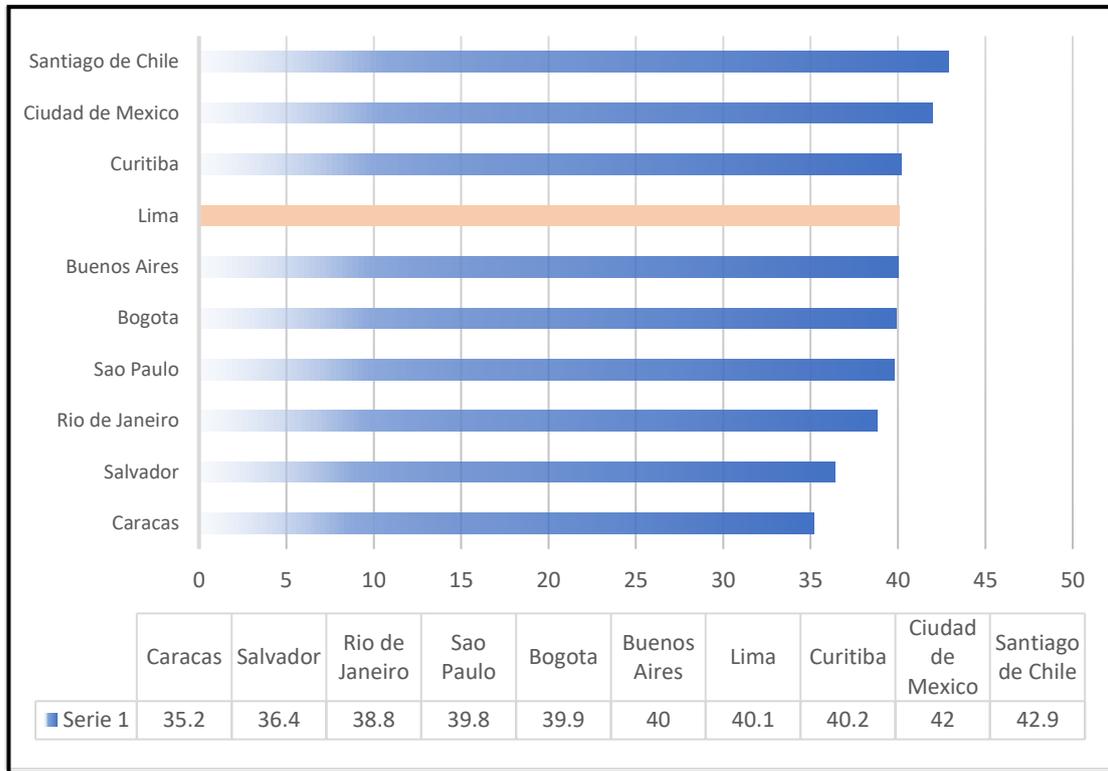
Nivel Latinoamericano

Las ciudades de América Latina no están entre los mejores ni entre los peores respecto a la movilidad urbana, sino en un punto medio en comparación de otras grandes ciudades a nivel mundial. Según la consultoría internacional Arthur D. Little y la Unión Internacional De Transporte Publico (UITP) demostraron que América Latina en lugar de avanzar, retrocedió un poco en el ámbito de la movilidad urbana.

Debido al desarrollo urbano y el crecimiento descontrolado se formó la centralización en las ciudades principales latinoamericanas, con la noción de tener una mejor calidad de vida para las futuras generaciones. Según la revista The future of urban mobility 3.0 publicada en el año 2018 realizaron un estudio a las ciudades de América Latina, donde demostraron que las 10 ciudades más importantes retrocedieron en el ámbito de la movilidad

urbana. En la siguiente figura se muestra los resultados de las investigaciones realizadas en el ámbito de la movilidad urbana.

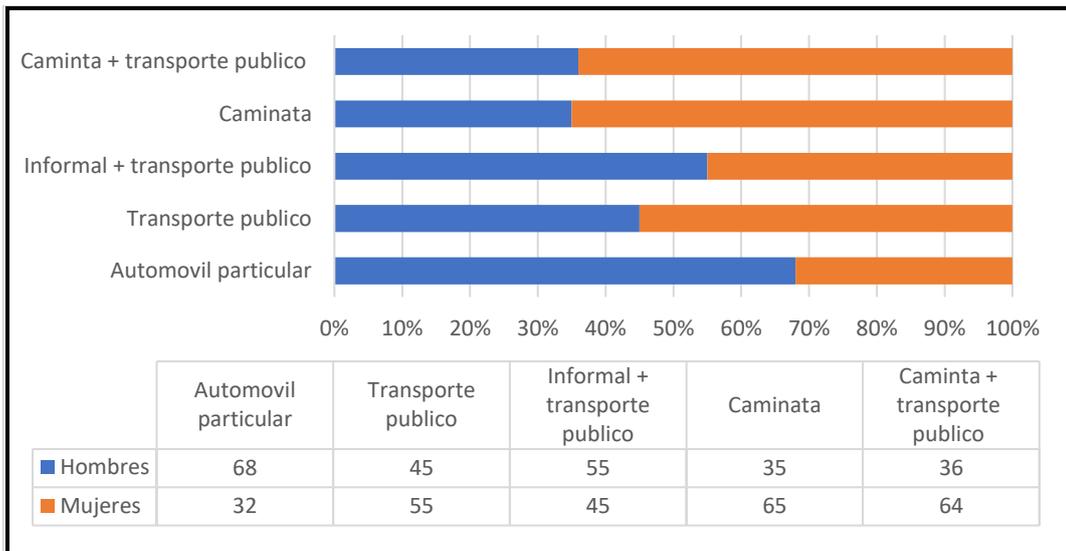
Figura: N°4 Calidad de servicio de la movilidad urbana en América Latina



Fuente: Ath ur D. Little – future of mobility 3.0, 2018.

La movilidad urbana fue evolucionando con el pasar de los años, los tipos que hoy en día podemos ver en las grandes ciudades son: transporte público, transporte privado, y a lo que tenemos como transporte no motorizado es bicicleta, y la caminata. El Banco de Desarrollo de América realizó una encuesta a 11 ciudades sobre los tipos de movilidad urbana que hacen los ciudadanos para desarrollar sus actividades, donde los resultados fueron de que el 20% de los encuestados utilizan la caminata para llegar a sus destinos. En el siguiente cuadro se muestra los tipos de los usos que hacen las personas para moverse donde la mayoría prefiere la movilidad privada.

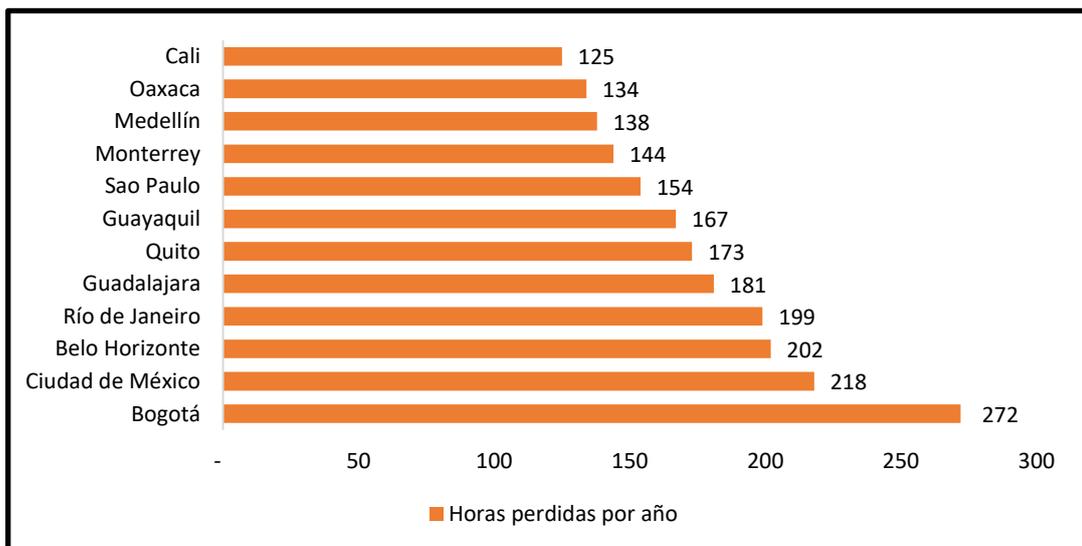
Figura: N°5 Uso de la tipología de movilidad urbana por genero



Fuente: Banco de desarrollo de América Latina CAF, 2018.

El siguiente cuadro muestra el tráfico vehicular que se da en Latinoamérica, de la lista de las 12 ciudades tomadas como muestra el que encabeza la lista es la ciudad de Bogotá, estimando que en cada año se pierde un aproximado de 272 horas en el tráfico vehicular, la ciudad que demostró un menor índice de horas perdidas al año por la congestión vehicular fue la ciudad de Cali con un número de 172 horas.

Figura N° 6 Tráfico vehicular a nivel latinoamericano



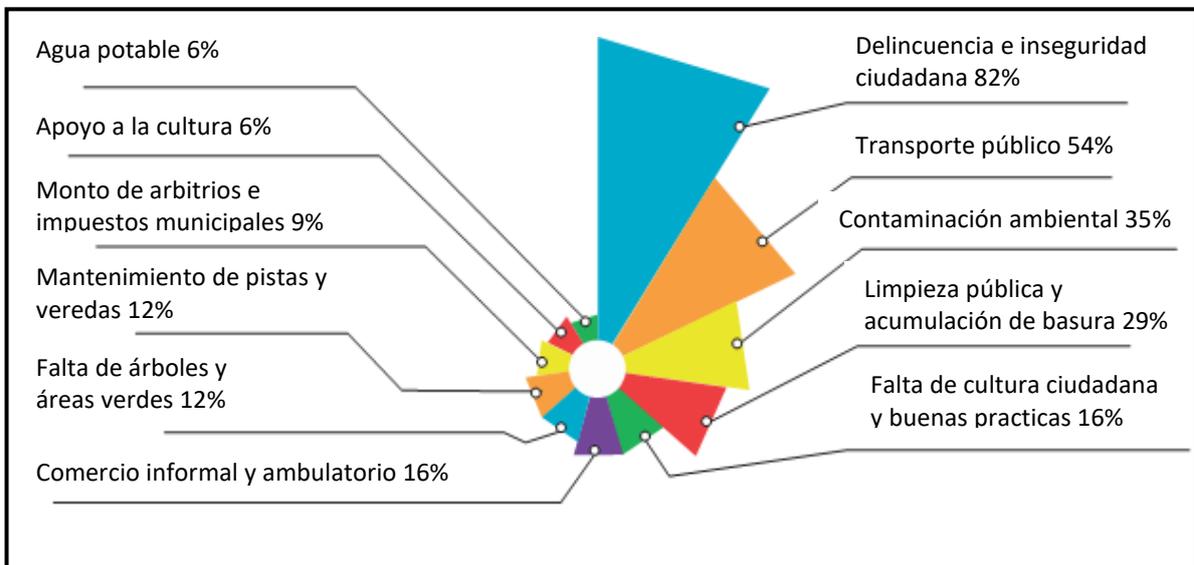
Fuente: INRIX, 2017.

Nivel Nacional

A diferencia de otras grandes ciudades latinoamericanas, la ciudad de Lima como las de provincias presentan la concentración como punto de apoyo para tener una mejor calidad de vida, pero toda causa llega tener un efecto. Ya que Lima no podía solventarse justamente por la concentración acelerado que se dio por parte de los migrantes de las provincias, hoy en día se está convirtiendo en una ciudad policéntrica por el mismo desarrollo urbano acelerado que se está dando desde sus centros hasta sus periferias.

La concentración de las agencias de transportes interprovinciales en el distrito de La Victoria se manifiesta por el mismo crecimiento desordenado, ofreciendo una mala calidad de servicio de traslado y generando un mayor tiempo de recorrido hacia su destino. En el siguiente cuadro se presenta los principales problemas que sufren los limeños por la falta de un planeamiento integral por parte de los gobiernos.

Figura: N°7 Principales problemas de los Limeños



Fuente: Lima como vamos, 2017.

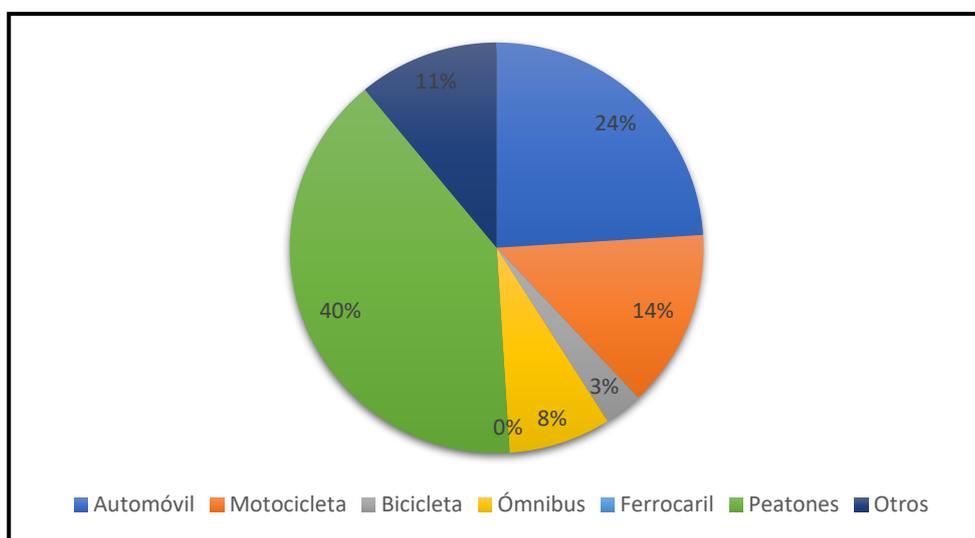
La problemática de la movilidad urbana local e interprovincial se dio desde los años 90, justo cuando en ese entonces empezó la liberación económica donde influye en el ámbito

del medio de transporte y todas sus modalidades; desde ese momento la ciudad de Lima empezó a tomar cambios bruscos en todos los ámbitos y uno de ellos es el medio de transporte vehicular, lo cual este problema del recorrido de un punto hacia otro cada vez es más tedioso por la falta de infraestructuras de vías, pero sobre todo por las aglomeraciones de los terminales en las avenidas principales.

Causas y Efectos de la Movilidad Urbana en el Ámbito Social

Es más que un deber que a los ciudadanos se les dé una mejor calidad de vida y un buen servicio en el ámbito de la movilidad urbana para tener un buen desarrollo social, económico, ambiental y urbano. Pero muchas veces esto se ve entorpecido por algunas malas prácticas, como son el desinterés de los gobiernos locales, que conlleva en una falta de proyectos de transportes interprovinciales como: estaciones intermodales o terminales terrestres o en algunos casos proyectos entorpecidos a medio camino por una mala gestión.

Figura N° 8 Índice de mortalidad en transporte

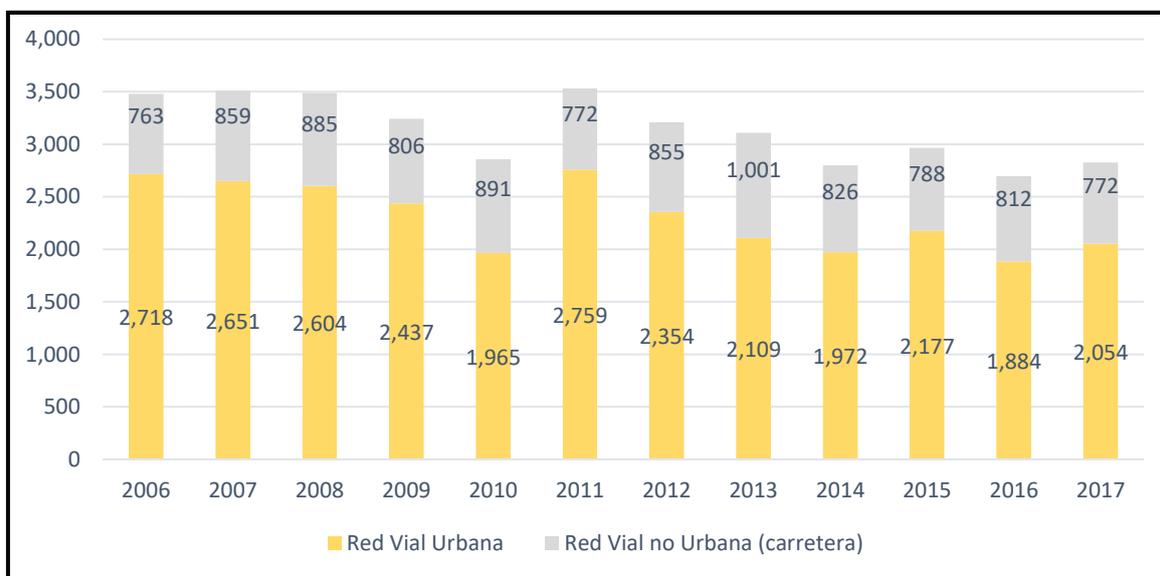


Fuente: Banco de desarrollo de América Latina CAF, 2017.

En el gráfico anterior se mostró el índice de mortalidad por transporte público y privado, donde la mayoría de accidentes es por parte del peatón con un 40%, seguido por el automóvil

el año del 2012 se tuvo un índice mayor de mortandad en lo que se ve involucrado el transporte urbano e interurbano dentro de la Red Vial Urbana, llegando a una cifra de 2759 personas fallecidas

Figura: N° 10 Muertes por Accidentes de Tránsito 2006 - 2017



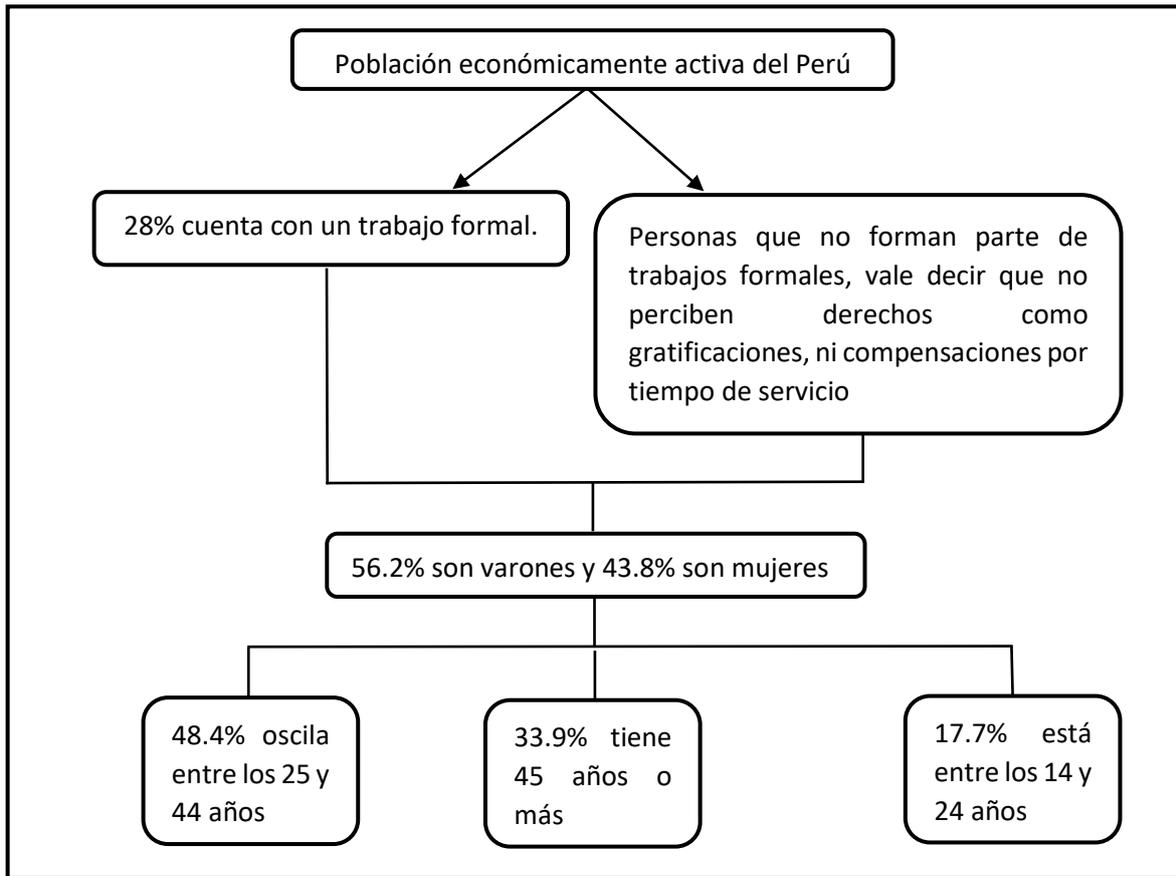
Fuente: Policía Nacional del Perú, 2017.

Como se pudo observar en ambos gráficos que son los accidentes ocurridos y la cantidad de mortandad que puede provocar, se da muchas veces por una mala planificación de la movilidad y sobre todo la concentración que tiene la ciudad de Lima influenciando a la inseguridad que a raíz de ello los usuarios se encuentran vulnerables a cualquier tipo de accidente.

Por otro lado, la informalidad dentro de la ciudad de Lima ha tomado efecto en gran parte de ello por la centralización y el crecimiento descontrolado. Según los datos del INEI solo el 28% de la población económicamente activa del Perú cuenta con trabajo formal, entonces eso da una muestra clara de que la mayoría de la población radica dentro de la informalidad, para tener una visión más amplificadas se distribuye de la siguiente manera.

Figura: N° 11

Formalidad e Informalidad



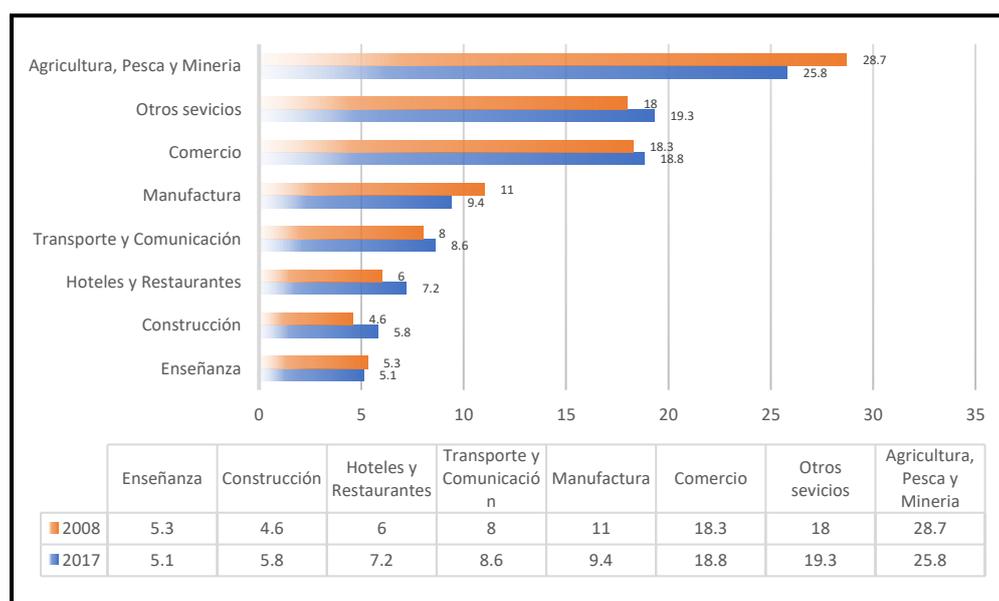
Fuente: INEI, 2007.

Gran parte de la informalidad que se generó, dio diferentes controversias sobre el crecimiento de las agencias informales de transportes interprovinciales en las zonas céntricas de la ciudad dando espacio al comercio informal en sus alrededores, ya que los comerciantes siempre buscan las aglomeraciones de las personas en un punto específico y en la ciudad de Lima se da exactamente en los grupos de agencias informales o mal ubicados. Y lo que todo ello conlleva a tener un efecto negativo para el progreso urbano dentro de la ciudad y es lo que genera la informalidad.

El siguiente cuadro muestra la estructura porcentual de la población ocupada, el cual significa que mediante una encuesta se pudo medir como la gente iba variando o acrecentando su ocupación en diferentes rubros, en cuanto se refiere al tema de transportes

y comunicaciones se tuvo un aumento de 8.0% a un 8.6%, lo que indica que en la actualidad hay mayor cantidad de personas que se están involucrando con los trabajos en el transporte que siempre resulta ser una mínima cantidad lo formal y en caso del informal representa el punto de quiebre, por consecuente la informalidad es un problema peligroso que se acrecienta e irrumpe impidiendo un buen desarrollo de la ciudad.

Figura N° 12 Rama de actividades que se desarrolla en Lima 2008 - 2017



Fuente: INEI, 2017.

Causas y Efectos de la Movilidad Urbana en el Ámbito Urbano

Para un buen desarrollo urbano de una ciudad es importante contar con un plan de territorio determinante y que se apliquen para que las ciudades puedan funcionar de manera correcta, pero siempre que haya la falta de aplicación del planeamiento territorial será un gran problema para el desarrollo de la movilidad urbana. Ya que, la falta de aplicación territorial conlleva a que las agencias informales hagan uso de las vías como estacionamiento de los buses interprovinciales.

Las zonas o lugares donde deberían de estar los terminales terrestres o transportes intermodales no lo están, exactamente esto se da por la falta de aplicación de planeamiento

territorial, es por el cual las empresas de transporte interprovincial brindan una mala calidad de servicio, ya que tuvieron que improvisar en algunos lugares de mayor importancia que tiene la ciudad de Lima.

Figura N° 13 Vías usadas como estacionamiento

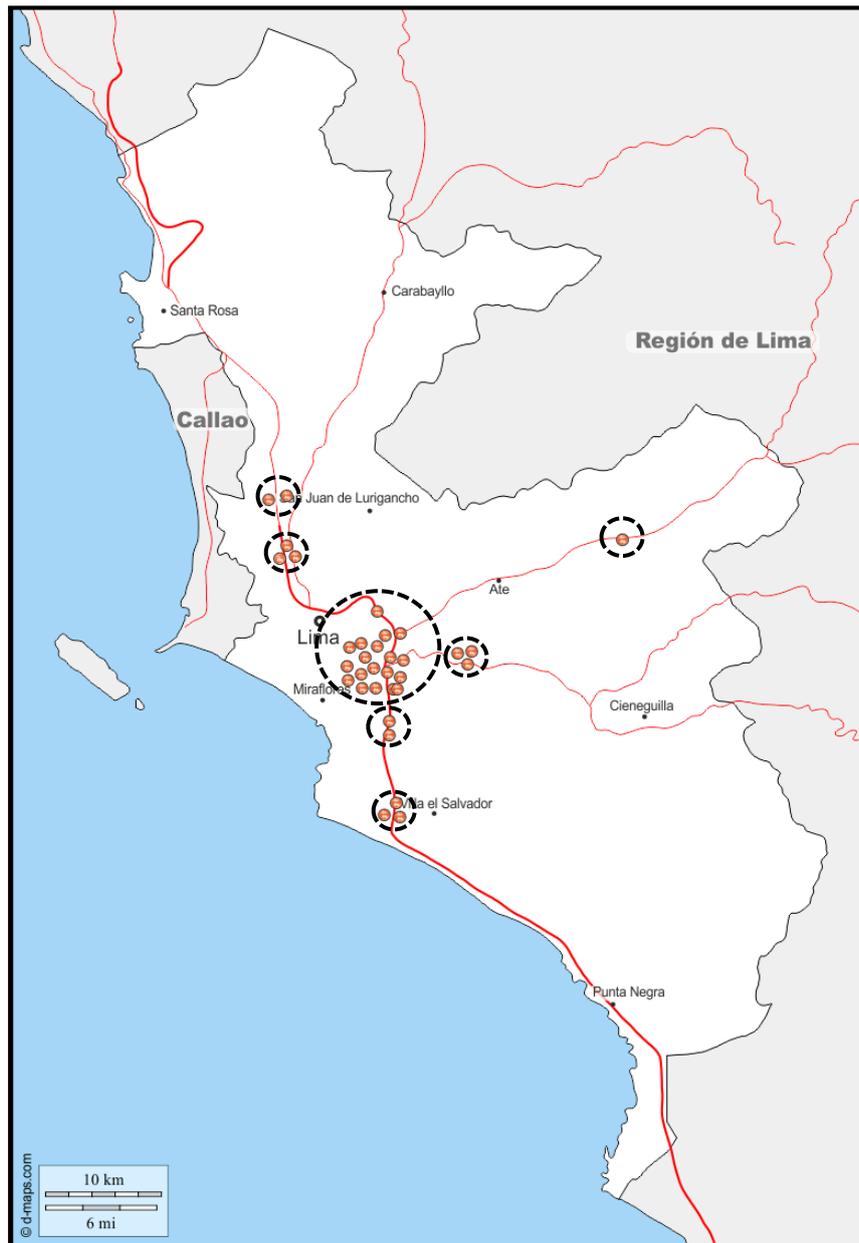


Elaboración: propia.

Por otra parte, también se puede ver como se da la concentración en las empresas de transportes interprovinciales en el distrito de La Victoria generando el tráfico de los vehículos motorizados en sus avenidas principales, de la misma forma esto conlleva a que el transporte urbano haga uso de las vías como paraderos informales.

La proliferación de las empresas de transporte conlleva una gran cantidad de paraderos informales en las vías principales de la ciudad. Ya que es muy importante que las vías estén libres para que haya un mejor flujo del transporte dentro de la ciudad. En la siguiente figura veremos la concentración de las empresas de transporte interprovinciales en Lima Metropolitana.

Figura: N° 14 Concentración de agencias de transporte interprovincial



Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones, 2017.

Elaboración: Propia.

Causas y Efectos de la Movilidad Urbana en el Ámbito Ambiental

En la ciudad Lima el aumento del parque automotor se da exactamente por la preferencia que tienen los ciudadanos de optar por el transporte privado y lo que todo ello conlleva es que haya más emisión de gases de CO₂ dentro de la ciudad. De acuerdo a Edwin Derteano presidente de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), los vehículos motorizados durante

el año son renovados solo el 6% cuando deberían de ser el 10%. Por otra parte, la ciudad de Lima debería tener 15,000 buses, pero a lugar de ello cuenta con 36,000 combis, de la misma forma, debería de haber solo 75,000 taxis, pero en lugar de ello hay 220,000 taxis. Esta realidad se da justamente por la preferencia que tienen los ciudadanos de optar por el transporte privado.

La movilidad urbana es de vital importancia, es así que para poder movilizarse de un lugar a otro es necesario contar con zonas de embarque y desembarque formales, que puedan albergar a la población creciente.

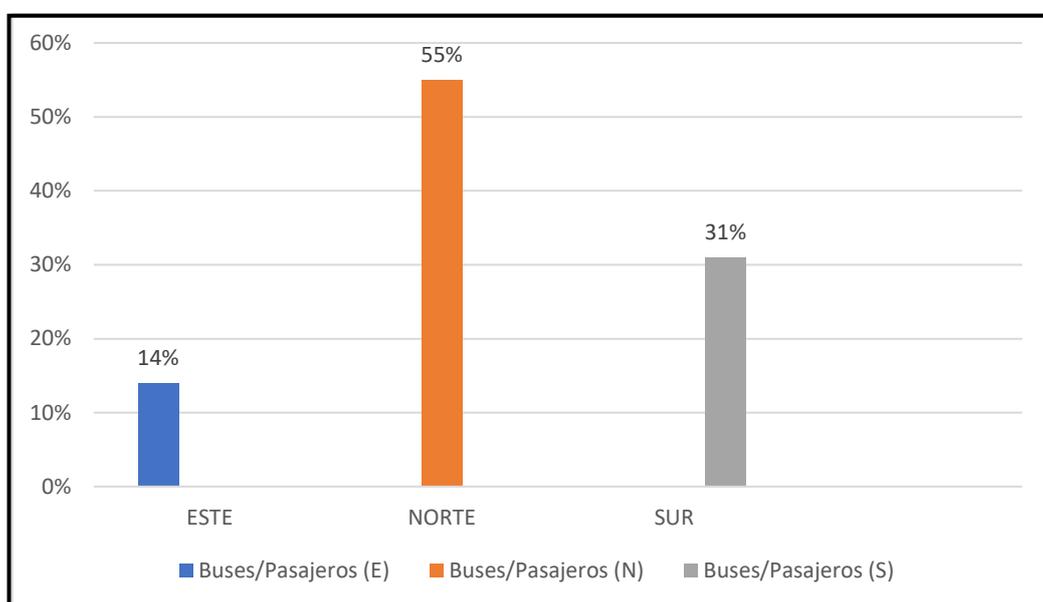
Lo lamentable de todo ello es que debido a la rebotante demanda de la población en movilizarse se ven en la obligación de hacer uso de estas agencias que porque no brindan la calidad necesaria y mucho menos una eficiencia en la movilidad urbana. El transporte interprovincial es la que presenta mayor escala de agencias informales, donde según la Asociación de Propietarios de Ómnibus Interprovinciales del Perú (Apoip), un 89% de agencias pertenecen a la informalidad.

La aglomeración de los vehículos interprovinciales dentro del distrito de la victoria aparte de generar tráfico vehicular emite problemas ambientales como emisión de gases de CO2 y la contaminación auditiva y visual.

Es importante señalar que la ciudad de Lima solo posee un terminal terrestre “Plaza Norte” formal con mayor capacidad de transporte local, interprovincial e internacional; pero hay un problema con ello, no puede abastecerse solo, por la gran cantidad de personas que se trasladan; de manera que los gobiernos locales plantearon tres propuestas en el PLAM LIMA Y CALLAO 2035, donde mencionan que los terminales terrestres estarían ubicados al este, norte y sur de Lima Metropolitana; para disminuir el recorrido de traslado de los pasajeros hacia sus destinos.

En el siguiente cuadro se presenta las salidas y llegadas de los buses más los pasajeros interprovinciales que se movilizan desde la ciudad de Lima hacia las provincias, donde según las investigaciones realizadas y presentadas en el PLAM LIMA Y CALLAO 2035 nos dicen que, de la zona este del país hacia Lima se movilizan un 14%, de la zona norte del país hacia Lima se movilizan un 55% y de la zona sur del país se movilizan un 31% de buses y pasajeros durante un año.

Figura N° 15: Entrada y salida de buses con pasajeros al año



Fuente: PLAM Lima y Callao 2035, 2016.

El principal problema que encontramos en el distrito de La Victoria, es que existen empresas privadas informales que realizan transporte interprovincial, de la misma forma se encuentran ubicadas clandestinamente con el funcionamiento inapropiado ya que no cuentan con un permiso de funcionamiento por parte de la municipalidad. La informalidad de los terminales terrestres dentro de la ciudad se da mayormente en tres puntos específicos, ya que de estos puntos son donde se generan una gran cantidad de viajes; para la salida hacia el sur

del país se encuentra ubicado en Atocongo, para la salida hacia el centro del país se encuentra ubicado en Yerbateros y para la salida hacia el norte de país se encuentra ubicado en Fiori.

El presente proyecto de investigación tiene su desarrollo en el distrito de la Victoria. El principal problema que encontramos en este caso es la centralización y la informalidad de las empresas de transporte interprovinciales que tienen como objetivo trasladar a los ciudadanos del capital hacia las provincias; ya que gran parte de los de las empresas de transportes interprovinciales están ubicados en el distrito de la Victoria, generando caos urbano en sus vías principales. Por otro lado, también existen los paraderos informales dentro del distrito la misma razón por la que las empresas de transportes interprovinciales no cumplen con el actual marco normativo.

Muchos de estas agencias informales no dan un servicio adecuado a las personas quienes hacen el uso de ello, ya que el recorrido que realizan en los medios de transportes interprovinciales desde el punto de partida hasta el punto de arribo, es cada vez más tedioso por la congestión vehicular que se dan en las vías principales de la ciudad, de manera que resulta demasiado el tiempo de viaje que toman lo pasajeros al trasladarse de un lugar a otro.

La necesidad de los pasajeros de movilizarse en menor tiempo posible ha generado la proliferación desordenada de las empresas de transporte interprovinciales, que son los mismos quienes incrementan la congestión vehicular en sus principales vías, a la vez se produce un incremento de los comercios informales que se da en sus contornos impulsando a altos flujos peatonales. De la misma forma realizan el uso inadecuado de las vías principales, generando ruidos de gran magnitud, contaminación ambiental, inseguridad y es más decir los conflictos de transito pueden ocasionar accidentes.

La gran mayoría de estos paraderos informales se encuentran desordenados siendo como punto de salida y llegada de la capital hacia las provincias ya que es una necesidad que los pasajeros movilizar y llegar a su destino en menor tiempo posible.

Las agencias informales presentan una mala instalación, mal servicio a los pasajeros, e incluso hacen uso de las vías como estacionamientos provocando congestión vehicular, peatonal. La inaccesibilidad de las calles o avenidas se dan mayormente por la informalidad que hay dentro de la ciudad de Lima en este caso en el sur de la ciudad.

Los tipos de transporte urbano que realizan movilizaciones locales e interprovinciales llámese los taxi-colectivo, minivans o buses en la zona de estudio son las que propician las agencias informales. Y esto se da por la deficiencia de los equipamientos formales sobre medios de transporte, a la vez la falta de planificación en lo que se refiere a la movilidad urbana que conecte la capital con sus departamentos y provincias, conlleva a plantear propuestas y analizar el lugar para que el desarrollo urbano y el desarrollo de la movilidad urbana, de manera positiva para la ciudad.

Una vez presentado y descrito los problemas que suceden dentro de la ciudad como en la zona sur del mismo, se llevó a plantear la siguiente pregunta: ¿De qué manera la concentración del transporte interprovincial influye en la movilidad urbana sostenible en el distrito de La Victoria 2019?

1.2. Trabajos Previos

Antecedentes Internacionales

León (2016), presentó su tesis con el título “terminal terrestre interprovincial en el Norte de Quito” para obtener el Título de Arquitecto en la Universidad Central de Ecuador. Su objetivo general fue plantear y proponer un diseño eficiente para el terminal terrestre, que se logre adherir al entorno y pueda mejorar la movilidad urbana. La metodología de investigación que se aplicó fue de diseño cuantitativo de corte transversal – correlacional. Concluyó que un terminal terrestre que cuente con las condiciones del diseño arquitectónico siempre resultará ser un aporte más, logrando ser parte de una movilidad urbana sostenible por el buen funcionamiento que va ejercer dentro de la ciudad.

Mazarío (2015), presentó su tesis con el título de “Priorización de proyectos de mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia” para optar el grado de Doctor en la Universidad Politécnica de Valencia. Su objetivo primordial fue poder tener un sistema que ayude en tomar ciertas decisiones que puedan permitir el análisis de diferentes tipos de proyectos involucrados con la movilidad, teniendo en cuenta ciertas condiciones de forma conjunta, mezclando algunos criterios de tangibilidad e intangibilidad. La metodología de investigación que se aplicó fue de un modelo híbrido integrando el método Delphi. Concluyó que la presente tesis busca explicar que el esparcimiento urbano genera incrementos entre la distancia que tienen que recorrer las personas para poder realizar sus actividades rutinarias, como también puede producir diferentes impactos, ejemplo el efecto barrero, que distancia diversas zonas de su territorio, cercadas por vías que no se puede circular a menos que se tenga algún tipo de vehículo motorizado.

Borja y Rivas (2015), mostraron su tesis con el título “proyecto arquitectónico de un terminal turístico de autobuses interurbanos en la ciudad de la Libertad” para optar el Título de Arquitecta en la facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de El Salvador. Su objetivo general fue proponer un proyecto arquitectónico de terminal terrestre que tenga como finalidad principal de poder buscar una mejora en el transporte urbano. La metodología de investigación que se aplicó fue empírica analítica por lo mismo que el desarrollo del trabajo de investigación era evaluar cómo se encontraba las cosas en ese momento y motivos por lo cual se tuvo que describir los hechos reales. Concluyeron que el proyecto arquitectónico de terminal turística sea implementado en la zona de estudios donde beneficiaría a la ciudad como elemento urbano a la vez contemplaría la necesidad de la población.

Castro (2014), presentó su tesis con el título de “Hacia un Sistema de Movilidad Urbana Integral y Sustentable en la zona metropolitana del valle de México” para obtener grado de Maestro en proyectos para el desarrollo urbano en la Universidad Iberoamericana. Su objetivo principal es “formar un marco de normatividad donde se impulse al transporte colectivo y se brinde un mayor énfasis al tipo de transporte no motorizado, todo esto basado en las definiciones de las normas de movilidad sustentable que formen un cuadro orientador de las administraciones locales en todo lo que tenga que ver el transporte y sus políticas”. La metodología de investigación que se aplicó fue de diseño cuantitativo de tipo explicativo, descriptivo – correlacional. Concluyó que la presente tesis busca explicar que las prácticas del desarrollo urbano pueden estar basadas en un centralismo irritable. A la vez, dentro de su investigación existe un coeficiente de correlación, resultado obtenido por el SPSS con un Rho Spearman de ,854 presentando un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$ por lo que, presenta esta conclusión, basados en algunas políticas públicas que

buscan favorecer y priorizar la circulación de los automóviles privados, que juntamente ligado a un sistema de transporte que posee una baja capacidad, ineficiencia y descoordinación, pueden propiciar una complicada accesibilidad basados en tendencias hacia un modelo insostenible del desarrollo urbano.

Delgado (2014), presentó su tesis con el título “Terminal de trasportes centro cultural norte de Bogotá” para obtener Título de Arquitecto en la facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Javeriana. Su objetivo general fue plantear un diseño arquitectónico sobre un terminal terrestre generando espacios que cumplan con el programa funcional además de mejorar la calidad espacial con los requisitos presentados anteriormente sobre el diseño del proyecto. La metodología de investigación que se aplicó fue empírico analítico, por la misma forma que se compararon y dedujeron los datos adquiridos. Concluyó que el diseño arquitectónico de un terminal terrestre genera grandes espacios con la finalidad de prestar una mejor atención a los usuarios y de la misma forma a los transportes urbanos.

Möller (2013), presentó su tesis con el título de “Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia” para optar el grado de Doctor en Ciencias Sociales Aplicadas en la Universidad del Valle. Su objetivo principal fue sintetizar los conceptos del desarrollo sostenible, llegando a un solo concepto teórico que intente de manera novedosa integrar variados aspectos como lo social, cultural, tecnológico y económico siempre considerando proteger el medio ambiente, aplicándose dentro de los sistemas de transportes urbanos de todas las personas. La metodología de investigación que se aplicó fue de diseño cualitativo usando el método etnográfico. Concluyó que el desarrollo sostenible abarca temas no solo ambientales sino mucho más pero también ciertos aspectos como lo social y cultural que están fuertemente conexos con el transporte urbano también lo

ambiental en el cual este primero tendrá mayor importancia en un planeta que con mayor rapidez se va urbanizando.

Antecedentes Nacionales

Pinzón (2018), presentó su tesis con el título de “Terminal terrestre interprovincial para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible de los pobladores en Cañete” con el fin de obtener el Título profesional de Arquitecta en la Universidad César Vallejo. Su objetivo general fue determinar algunas relaciones existentes entre movilidad urbana sostenible y un terminal terrestre interprovincial. La metodología de investigación que se aplicó en esta tesis fue de diseño cuantitativo de corte transversal - no experimental de tipo deductivo – correlacional. Concluyó mencionando que un terminal terrestre se relaciona con la movilidad urbana sostenible obteniendo un resultado, Rho Spearman con el coeficiente de correlación de 0,851 con un nivel de significación estadístico de $p=0.000$; de manera que, según su investigación concluyó que generar un terminal terrestre resultaría de gran beneficio contribuyendo en aminorar el número de desplazamiento de diversos transportes motorizados y pudiendo reducir los impactos negativos tanto sociales como ambientales.

Urquiza (2017), presentó su tesis con el título de “Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca” con el fin de obtener grado de Maestro en Arquitectura en la Universidad César Vallejo. Su objetivo general fue establecer los componentes que se requieren adherir a la Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible para que pueda repercutir en lo que es el desarrollo turístico en el distrito de Cajamarca. La metodología de investigación que se aplicó fue un diseño correlacional causal de tipo no experimental. Concluyó que la presente tesis busca manifestar la necesidad

de contar con alguna gestión sobre la Movilidad Urbana. por lo que, dentro de su investigación existe un coeficiente de correlación resultado obtenido por el SPSS con un Rho Spearman de ,768 presentando un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$, de manera que, la movilidad urbana en una escala local pueda incluir un enfoque integrador de alguna que otra política municipal y que también se permita aminorar impactos negativos que se asocien al transporte con el fin de generar una mejora en la calidad de vida de todo turista y ciudadano, aparte de estar contribuyendo en el desarrollo sostenible.

Ramírez y Nieto (2016), presentaron su tesis con el título de “Estación central de transferencia de Lima” con el fin de obtener Título de Arquitecto en la Universidad Ricardo Palma. Su objetivo general fue plantear un proyecto que sea capaz de integrar los diferentes sistemas de transporte urbano, que suministre adecuadamente una intermodalidad a todo usuario que están en diversos sistemas y que pueda aportar para un progreso urbano en el lugar que se está desarrollando. La metodología de investigación que aplicó en esta tesis fue de diseño cuantitativa de corte transversal – no experimental de tipo descriptivo – correlacional, de la misma forma incorporó el método del diseño cualitativo para que sea evaluada el medio de transporte urbano y su integración con los espacios públicos para un mejor desarrollo. Concluyeron con generar propuestas donde buscan las pequeñas intervenciones de la zona de estudio donde se ayudará a dar una mejor consolidación al medio de transporte urbano mejorando el flujo entre los peatones, transporte público y el espacio público.

Tarazona (2016), presentó su tesis con el título de “Regulación de la Movilidad Urbana Sostenible en el Perú” para optar Título profesional de abogado en la Universidad de Huánuco. Su objetivo principal se orienta a comprobar hasta qué punto, la regulación de la Movilidad Urbana Sostenible en el Perú, influye en poder mejorar a toda población de Lima

Metropolitana respecto a su calidad de vida. La metodología de investigación que se aplicó fue de tipo explicativo, descriptivo – correlacional, no experimental. Concluyó que la presente tesis busca exponer que la Movilidad Urbana es un derecho fundamental de todas las personas humanas y que tiene que estar garantizado en un marco de igualdad en toda condición y sin discriminaciones de ningún tipo, de tal manera que el desplazamiento que puedan requerir las personas no debe repercutir de modo negativo en su calidad de vida ni en alguna posibilidad de desarrollarse, tanto en aspectos económicos, sociales, culturales y educativos.

Quispe y Montero (2015), presentó su tesis con el título de “Impacto del centralismo en la región Junín: el desarrollo frustrado” con el fin de obtener Título profesional de economistas en la Universidad Nacional del Centro del Perú – Huancayo. Su objetivo general fue establecer una relación del tamaño de algunos mercados de lima y la geografía en un proceso de centralismo y de qué manera puede afectar en la forma de reducir la pobreza que existe en determinada región de Junín. El tipo de metodología de investigación que se aplicó en esta tesis fue aplicado y se usó el método científico. Concluyó que, el centralismo que se produce en Lima puede ser explicado principalmente por el tamaño del mercado y el coste del transporte entre regiones, ya que lima concentra la mayor cantidad del PBI y además que Lima a comparación de Junín concentra mayor cantidad de parque automotor entre ellos los principales buses interprovinciales y ello determina el ingreso comercial.

Regalado (2012), presentó su tesis con el título “La logística de la Movilidad Urbana y su articulación con el desarrollo de la Movilidad Metropolitana Sostenible” con el fin de obtener grado de Maestro en Ciencias con Mención en Planificación y Gestión Urbana Regional metropolitana de Lima en la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). Su

objetivo principal se enfoca en establecer los “Procesos de Movilidad Urbana y la Relación entre Estructura Urbana y el Sistema de Movilidad para identificar los criterios que debe abordar la Logística de la Movilidad”. La metodología de investigación que se aplicó fue de diseño cuantitativo de tipo explicativo, descriptivo – correlacional. Concluye que la presente tesis busca explicar que la Logística de la Movilidad no considera las relaciones existentes entre los mercados de las viviendas y el empleo que modela la demanda y fomenta la exclusión social.

1.3. Marco Referencial

1.3.1. Marco Teórico

Concentración de las agencias de transporte interprovincial

La concentración es un sistema que concentra todas las acciones de diferentes índoles (social, política, cultural), las cuales derivan desde un solo centro sin tener en consideración a todos los que influyen en ello, también crea un desequilibrio dentro de las ciudades conllevando a casos de exclusión social y una delimitación territorial a través del poder económico que mantienen. “la concentración permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional” (Olarte, 1993, p.57), como se menciona todo se basa en un centro en el que confluyen todas las actividades y donde el gobierno también presenta una mayor hegemonía para mostrar un poder de control sobre las acciones que realiza.

La concentración muestra una concentración de poder dividida en tres partes importantes, que lo caracterizan y hacen que sea más sólida.

Concentración e Informalidad

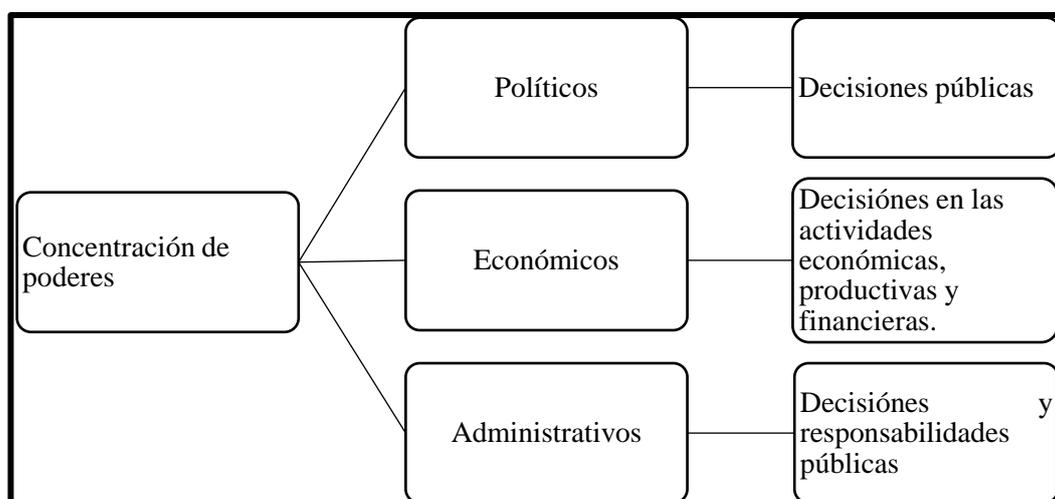
Al generarse la concentración dentro de la ciudad trae consigo la proliferación de diversos problemas que dificultan un buen desarrollo, uno de esos problemas es la informalidad que sucede debido a la gran concentración de personas en un mismo lugar que desarrollan diversas actividades, como una de las actividades que más realizan es poder viajar por diversos motivos, entonces acuden a las agencias de transporte; que al trabajar cada agencia de manera individual no logran abastecer a la gran cantidad de viajeros.

En algunas ocasiones el costo elevado de los pasajes hace que surjan agencias de transportes informales, donde fácilmente ofrecen servicios de transporte sin contar con las

medidas necesarias y debido a la demanda de usuarios más los problemas que presentan las agencias formales, los pasajeros recurren a servirse de la informalidad ya que en ellos se ofrecen mayores ofertas y tentativas de los precios de viajes. Por consiguiente, se puede sintetizar en que la concentración es uno de los causantes directos de la informalidad en sus diversas modalidades, ya sea en el comercio, transporte, empleo, etcétera.

En la siguiente figura se muestra como es la organización de la concentración, a partir que nace de una concentración de poder, en el cual se fracciona en tres partes en que el cada uno ejerce una función, lo político está encargado de ver y tomar todas las decisiones públicas que enmarquen en asuntos de la política, lo económico se encarga de ver la actividad económica y financiera de cada país, la parte administrativa toma las decisiones y asume las responsabilidades públicas.

Figura: N° 16 Organización de la concentración

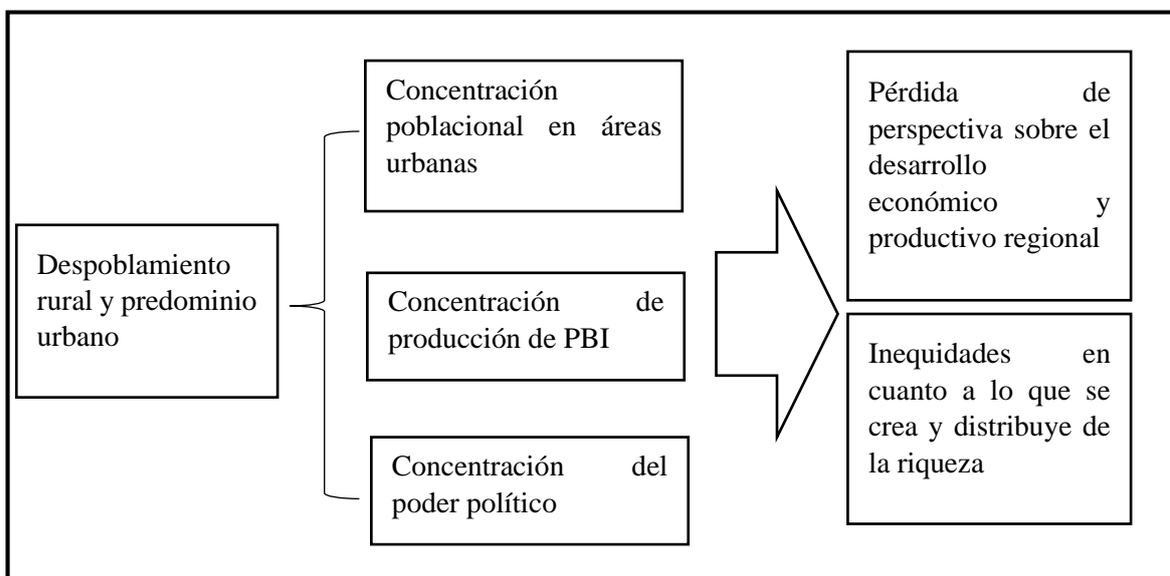


Fuente: Vargas, 2008.

Pero a mayor desarrollo de la concentración presenta una serie de dificultades y problemas dentro de un país y como consecuencia de ello encontramos factores que se muestran en la siguiente figura que trae consigo la concentración, ejerciendo un predominio urbano, permitiendo que haya mayor concentración poblacional solo en las ciudades

céntricas y razones por el cual también el poder político se centra ahí para tener un mejor control.

Figura: N° 17 **Despoblamiento rural y predominio urbano**



Fuente: Vargas, 2008.

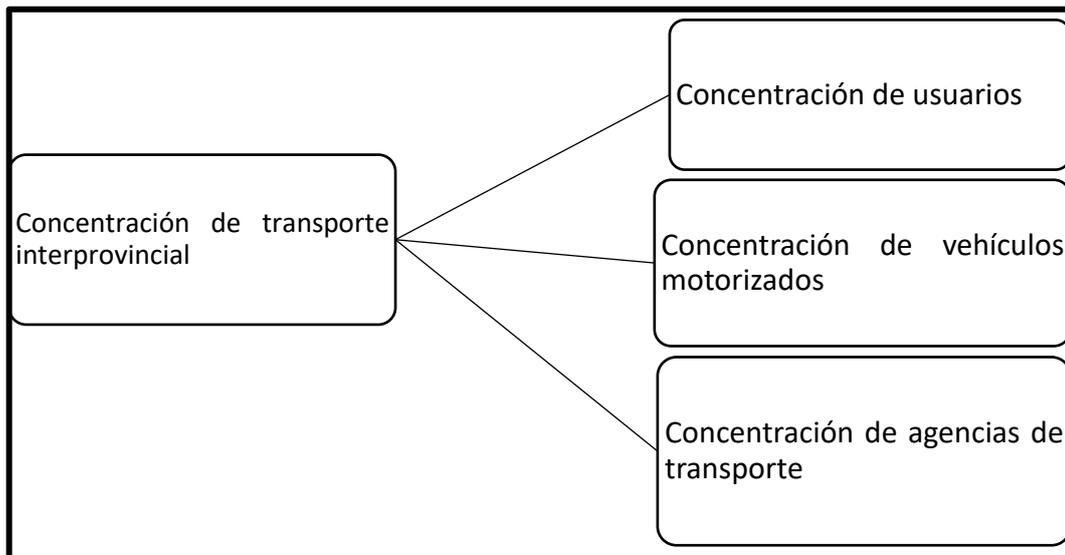
La concentración del transporte interprovincial está ligado a la parte administrativa y económica de la concentración de poder, se persiste en tener transportes interprovinciales aglomerados solo en la parte céntrica a pesar de conocer las consecuencias negativas que trae la concentración, para conseguir una mejora es necesario apostar por un plan de descentralización.

Según Rejas, el centralismo del transporte interprovincial también es subdividida en tres aspectos importantes, ya que son medios directos para que se siga generando la concentración del transporte interprovincial. (2016, p,18) como las que se presentan en los siguiente.

En la siguiente figura se muestra las dimensiones de la concentración de transporte interprovincial, en el cual cada uno de ellos abarca sobre puntos específicos, el primero tiene

que ver con todos los usuarios que hacen uso de los medios interprovinciales, el segundo ve por los vehículos motorizados que vendrían a ser los buses de transporte interprovincial y por último también se enfoca en las agencias de transporte interprovincial.

Figura: N° 18 **Concentración de transporte interprovincial**



Fuente: Rejas, 2016.

Teorías relacionadas a la variable

Desarrollo

El desarrollo es un cambio que se da de manera permanente en un espacio específico de forma positiva, con el fin de tener una mejor en la calidad de vida. Dentro de la sociedad su desarrollo fue tomado únicamente como bienestar individualista y colectivo enfocándose más en el ámbito económico y social, no más en el ámbito urbano.

Pero por otro lado el interés en el tema sobre el desarrollo fue aumentado más y más durante estos últimos años, a la vez “los fuertes cambios en el entorno económico y político internacional desencadenaron una mayor atención por parte de los analistas del desarrollo”

(Neves, 2013, p.67) donde la demanda local es mayor a las proyecciones planteadas por parte de los gobiernos locales, creándose así tipologías de desarrollo en las sociedades.

El desarrollo que se da dentro de la ciudad es influenciado por el crecimiento descontrolado por parte de los ciudadanos, generando vulnerabilidad y centralización económica. Esto conlleva a que los analistas del desarrollo “deban enfrentar nuevos desafíos al formular sus propias estrategias en un contexto altamente complejo lleno de fallos y cambios” (Neves, 2013, p.67) para lograr un monitoreo y presentar nuevas propuestas para las proyecciones urbanas.

La segunda guerra mundial fue un punto de inicio para tocar este tema del <desarrollo> la noción sobre estos hechos llevó ante los países centrales para la orientación ya que, se tenía que reconstruir las partes afectadas y a la vez crearse la Enciclopedia Universal. Donde “desenvolverse o desarrollarse significó recorrer un camino predeterminado gracias a un conjunto de leyes naturales que van marcando las etapas” (Arocena, 2002, p. 5).

Agencia de transporte interprovincial

La agencia de transporte interprovincial es un equipamiento muy importante dentro del casco urbano ya que la conectividad entre los dos o más ciudades es necesaria para su desarrollo. De la misma forma un terminal terrestre es un espacio predestinado a la salida y llegada de los buses interurbanos, interprovinciales e internacionales; por otro lado, el Reglamento nacional de edificaciones, norma A.110, artículo 2 nos dice que el terminal terrestre es una “Construcción adicional del servicio del transporte terrestre y cuenta con las instalaciones más los equipamientos que sirven en el embarque y desembarque de todo pasajero y/o carga, de acuerdo a sus funciones” este tipo de equipamiento es fundamental en el recorrido que realiza los medios de transporte.

Por otra parte, el terminal terrestre es definido como “un equipamiento urbano que tiene variada característica funcional para los viajeros y sus acompañantes” (Rejas 2016, p.6) lo que nos da entender el autor es que las empresas quienes forman parte del terminal terrestre cumplen con toda la normativa para brindar un buen servicio a los usuarios quienes hacen el uso de este equipamiento. De la misma forma este tipo de equipamiento influye en el desarrollo de la movilidad urbana, ya que, no invade ninguna avenida principal y los medios de transportes no tienen ningún problema en las conexiones viales.

Este tipo equipamiento alberga todo tipo de vehículos motorizados la misma razón, por la que los usuarios necesitan movilizarse desde un punto a otro. También nos dicen que es un “edificio en el cual se agrupan personas que van hacer un recorrido hacia puntos alejados mediante un medio de transporte terrestre” (Torres 2016, p.20) a la vez la calidad de servicio que brinda el terminal terrestre es beneficioso ya que el confort que tiene los usuarios que hacen uso de este equipamiento tienden a tener una satisfacción única, por la misma fluidez que tienen los medios de transporte en las vías principales dentro de la ciudad, por su propia ubicación que debe tener para un buen desarrollo urbano.

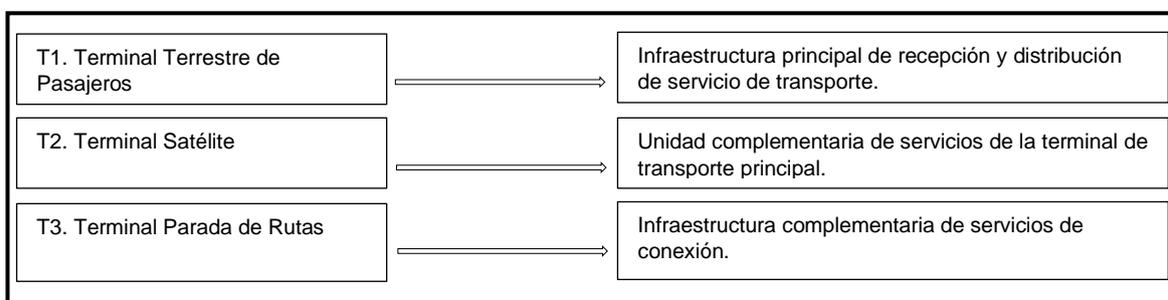
Las razones por las cuales es importante un terminal terrestre dentro de la ciudad son porque gran parte de la flota de transporte urbana se encuentra ahí, lo que implica la magnitud del espacio que ocupa un equipamiento de esta categoría. De la misma manera el terminal terrestre es un ambiente que genera la movilidad urbana ya sea en los medios de transporte público o privado, y la cantidad de servicio que presenta influyen en el ingreso económico, ya que a su alrededor se encuentran diferentes equipamientos como centros comerciales, hospedajes y entre otros.

El libro de los terminales terrestres nos dice que los objetivos de este tipo de equipamiento “es almacenar y dar mantenimiento a los buses, del mismo modo ofrecer

varios servicios a los usuarios” (p. 115) ya que los medios de transporte deben estar en un buen estado para que brinden buenos servicios a todos los usuarios, a la vez que también se incrementa el desarrollo en aspectos económicos y sociales dentro de la ciudad.

El siguiente cuadro presenta la tipología, “que para la construcción de los terminales terrestres nacionales toman en cuenta la siguiente clasificación” (Túqueres 2017, p. 17).

Figura N° 19 Tipología de estaciones de agencias de transporte interprovincial



Fuente: Verónica Túqueres.

La tipología de las agencias de transportes interprovinciales que encontramos dentro de las ciudades va depender en qué lugar es ubicada, ya que no pueden tener la misma categoría cuando realizan el recorrido los medios de transporte urbano.

La implementación de los equipamientos dentro de una ciudad genera un desarrollo ya sea económico, social, político, cultural o urbano. Por ende, “los terminales terrestres centralizan las ofertas y concentran las demandas de los servicios del transporte interprovincial en bus” (Hernández 2014, p.21) las actividades que desarrollan los usuarios dentro de este equipamiento generan ingreso económico por la misma jerarquía que tiene dentro de la ciudad.

Así mismo el terminal terrestre “posibilita la racionalización del tránsito urbano y sobre todo el desarrollo urbano” (Espinoza 2016, p.12) ya que, la aglomeración de vehículos

motorizados es un efecto que conlleva por la misma razón que llegan y salen los medios de transporte urbano del equipamiento. El intercambio que se da entre las sociedades sobre las culturas y conocimientos, es beneficioso para todos por la misma seguridad y la complejidad que tiene. Por otra parte, la integración entre diferentes grupos sociales lleva desarrollar nuevas culturas.

Teorizando la dimensión de la concentración de transporte interprovincial

Concentración de Usuarios

Concentración de usuario hace referencia a las personas que utilizan el transporte interprovincial para trasladarse, haciendo alusión a la gran aglomeración de viajeros en zonas céntricas de la ciudad, en el cual todos se congregan ya que de ahí realizan los viajes a diferentes lugares, como parte de los usuarios se puede encontrar a dos tipos de usuarios, “el primero son, viajeros y acompañantes; el segundo, son los que brindan un servicio administrativo” (Rejas, 2016, p.50), como el autor define a los usuarios, que son todos los viajeros y también toda aquella persona que le acompañe hasta el lugar de donde viajará.

Por otra parte, dentro del grupo también se encuentran todas las personas visitantes, como segunda opción se muestra a todos los administrativos, que son todas aquellas personas que laboran dentro de las agencias interprovinciales o en un terminal terrestre, también dentro de ello se involucran a los transportistas y a los que ejerzan algún tipo de comercio dentro de los terminales.

Todo usuario que se embarque de cualquier agencia interprovincial debe estar seguro de poder contar con las infraestructuras necesarias para garantizar su seguridad dentro de ello, además los “buses deben ubicarse en estaciones autorizadas para permitir un buen acceso a los usuarios” (Díaz-Osorio y Marroquín, 2016, p.7).

Tipos de viajeros.

Se le considera viajero a toda aquella persona que se desplaza de un lugar a otro (zonas urbanas, zonas interurbanas y a nivel internacional), con diferentes fines, personales, comerciales, turismo, excursión, etcétera. Se pueden distinguir una serie de diferentes tipos de viajeros, ya sea clasificados por edad o por finalidad de viaje.

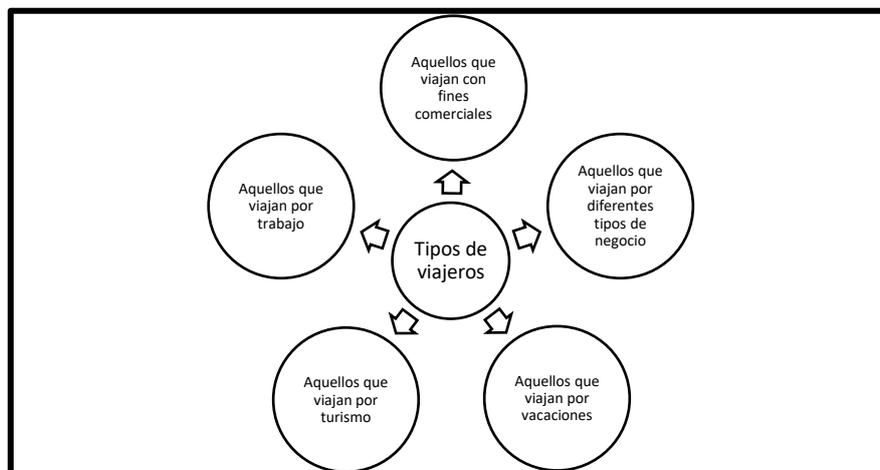
La mayoría de viajeros está entreverado con las mujeres, ya que son las que más viajes realizan con fines de comercio y en cuanto a los varones los viajes que realizan son en su mayoría con fines de trabajo, también se tiene a jóvenes entre varones y mujeres que realizan los viajes con fines vacacionales, de visitar algún familiar y por motivos de estudio.

Actividades de viajeros

En este apartado se trata de mostrar las actividades que realizan todos los viajeros, las razones que hace que ellos tengan que trasladarse de un lugar a otro, ya sea en viajes de tramos cortos o en viajes de tramos largos. De acuerdo a la Organización Mundial del Turismo (OMT), nos muestra una lista de actividades que generalmente suelen realizar las personas al viajar, como se muestra lo siguiente:

Figura: N° 20

Actividades de los viajeros



Fuente: OMT

En el gráfico se puede ver los diferentes tipos de viajeros, y que cada uno tiene su propia finalidad y motivación para realizar sus viajes, por lo general todos los viajeros tienen un cierto deseo de poder “trascender la sensación de aislamiento inherente a la vida cotidiana” (Fodness, 1994, p.556), que hace que las personas tenga una manera de escape de la vida rutinaria que llevan, y esto “sólo puede ser completada si el individuo se aleja de todo” (Crompton, 1979, p. 441).

Demanda de viajes

La demanda de viajes tiene que ver con la cantidad de viajes que se producen durante el día y el costo de los pasajes que se genera, por eso es que la demanda de los viajes queda sujeto como también depende “del ingreso de los consumidores y la cantidad de viajeros” (Islas, Rivera y Torres, 2002, p.2), como en este caso sobre la demanda en el transporte siempre estará en función de pasajeros que estén buscando tener un buen servicio de diferentes autobuses a tarifas y niveles variados que se ajuste a la posibilidad económica de cada usuario viajero de acuerdo a la característica socioeconómica de la población.

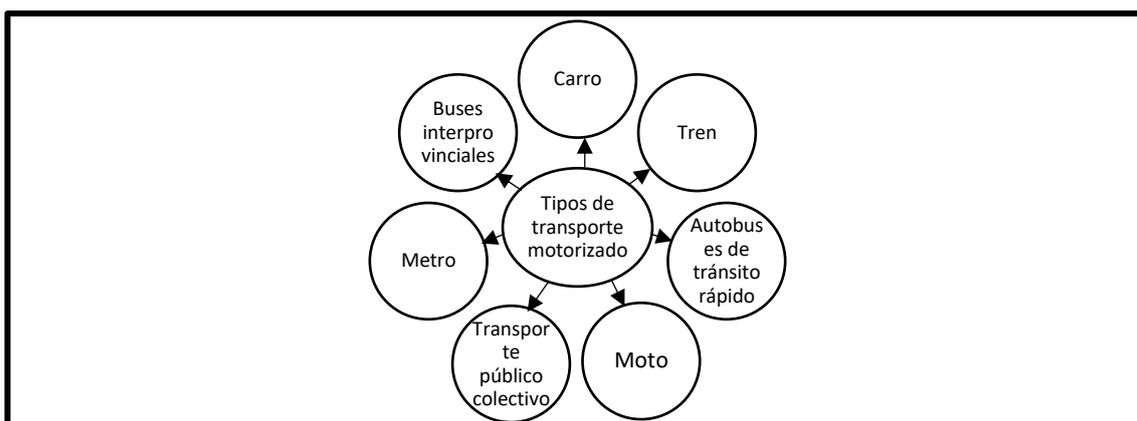
Concentración de Vehículos Motorizados

La concentración de los vehículos motorizados en puntos céntricos de las ciudades genera diversos malestares tanto para los peatones como para los conductores, por el tráfico que generan al reunirse solo en puntos concretos imposibilita tener un tránsito fluido, y no solo muestra problemas para las personas sino también genera problemas ambientales y contaminación sonora como también visual.

Se entiende por vehículo motorizado a todo medio que sirve para desplazarse de un lugar a otro, impulsado por medio de un propulsor propio que le permite trasladar a las personas o cargas.

Dentro de los vehículos motorizados se puede encontrar con una serie de distintos tipos de vehículos, desde tamaños pequeños y con poca capacidad para transportar personas, los de mayor tamaño y con gran capacidad para trasladar personas y los motorizados destinados solo a realizar o transportar cargas, a continuación, se muestra los tipos de vehículos motorizados:

Figura: N° 21 **Tipos de transportes motorizados**



Fuente: Rojas, 2015.

El gráfico muestra los tipos de transporte motorizado, entre ellos se tiene a los buses interprovinciales, que son aquellos que concentran mayor cantidad de gente para poder realizar viajes a cualquier destino.

Buses interprovinciales

Hace referencia al transporte motorizado de tipo público, que sirve para poder transportar gran cantidad de personas a diferentes lugares, ya sea dentro de la ciudad, hacia afueras de la ciudad (departamentos y provincias), y también de movilizarse fuera del país. A diferencia de los transportes públicos que circulan solo dentro de las ciudades, los buses interprovinciales están capacitados para poder movilizar mayor cantidad de gente y recorrer grandes distancias sin mayores dificultades, a parte que se pueden clasificar en diversos servicios que brindan, ya sea los normales, el vip, emperador, etcétera, dando posibilidades

distintas a los viajeros de poder optar uno de sus servicios en función a su capacidad económica que poseen.

Los buses interprovinciales brindan seguridad y confort a todos los viajeros, además también de poder contar con el servicio de traslado de encomiendas, para realizar envíos con mayor facilidad a diferentes lugares deseados, y además cuentan con la ventaja de poder mantener en circulación a todas las personas de un país, facilitándole su traslado y brindando oportunidad de conocer otras realidades y promover el conocimiento de distintas culturas.

Vehículo público.

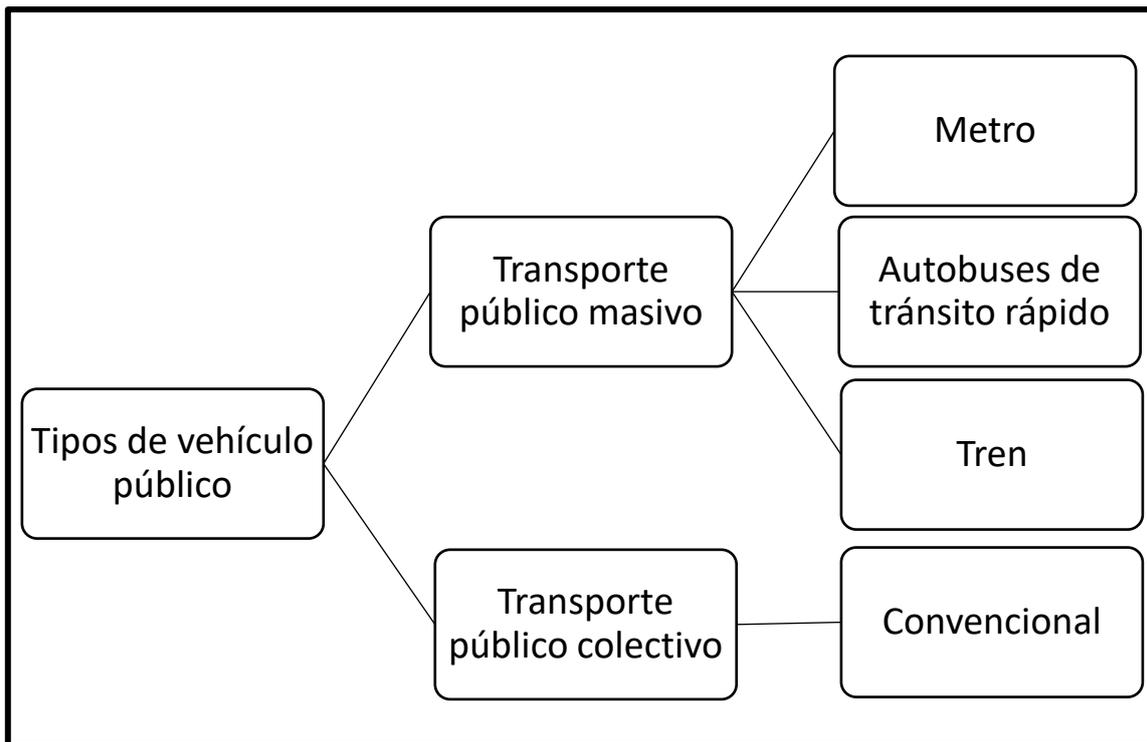
El vehículo público hace referencia a todo aquel tipo de transporte colectivo o en masa, en el cual los usuarios tienen que adaptarse a los horarios que establecen los de la empresa y tomar las rutas que ellos disponen, también se encuentran dentro de ellos las empresas de transporte interprovincial, son los que generalmente realizan transportes hacia las afueras de la ciudad, y de acuerdo a la demanda establecen un límite de tarifarios de viaje, las empresas de transporte interprovincial como los demás vehículos públicos tienen lugares o rutas ya establecidas por donde recorrer y horarios de salida y llegada ya pre – establecidas.

La figura que a continuación se muestra, trata sobre cómo se componen las estructuras de los tipos de vehículo público, el cual se encuentra fraccionado en dos grandes grupos que son el transporte público masivo que a la vez contiene a una serie de tipos de vehículos y en el otro grupo se tiene a los transportes públicos colectivos que solo deriva a un tipo de transporte convencional.

Dentro del transporte de tipos de vehículo público existen una variedad, los cuales se clasifican de la siguiente manera:

Figura: N° 22

Estructura de vehículos públicos



Fuente: Rojas, 2005.

Vehículo privado

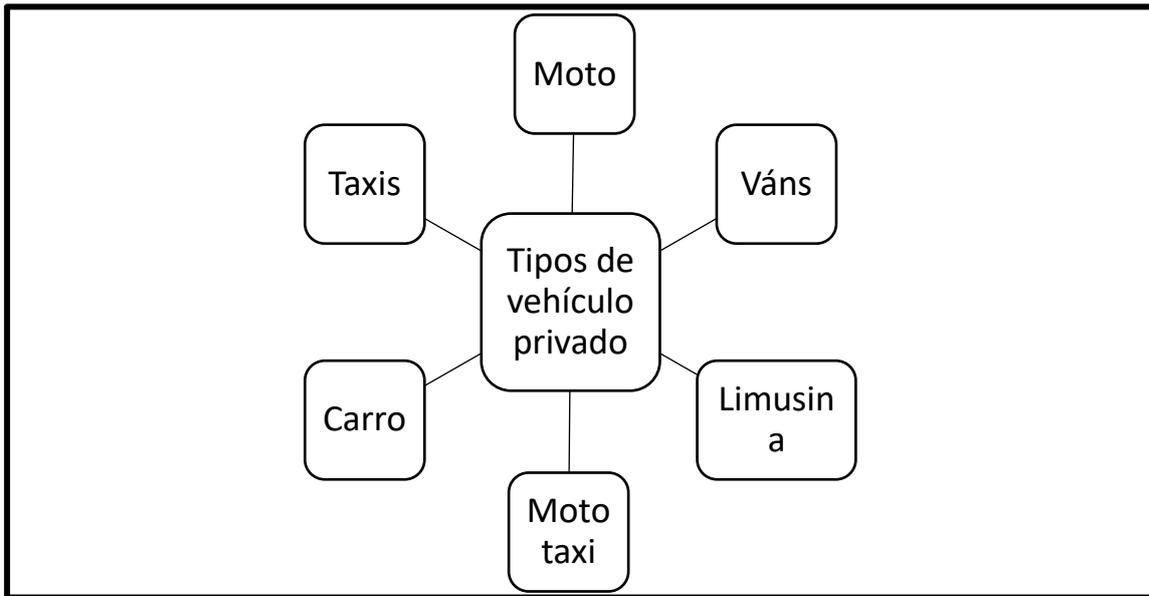
Son todos aquellos vehículos que no están ligados al sistema de transporte público y no están abierto para ellos, además que todo transporte privado no se encuentra sometido a las delimitaciones de rutas ya preestablecidas ni tampoco cumple con los tarifarios ya propuestos sino que el transporte privado goza de una autonomía sobre las rutas que quiere elegir el usuario, con la tarifa que se crea conveniente y en cualquier horario, además se puede considerar la velocidad de velocidad por parte del viajero siempre en cuando se cumpla con los reglamentos de tránsito y las infraestructuras se encuentren en buen estado.

El siguiente gráfico muestra la estructura que poseen los tipos de transporte que cuentan con vehículos privados, en el cual encontramos diversos tipos de vehículos que cumplen esa

función, algunos resultan para uso personal y las demás son para una cierta minoría de gente que decide trasladarse de manera privada y pagando un tarifario más elevado.

El transporte privado también cuenta con una tipología de vehículos privados que son los siguientes:

Figura: N° 23 **Tipos de vehículos privados**



Fuente: Rojas, 2005.

Concentración de Agencias de Transporte

Hace referencia a las agencias de transporte que se sitúan en zonas centrales de las ciudades o en algunos casos ellos mismos forman centralidades al estar ubicados de manera cercana, por razones diversas como:

- ✚ Estrategias de negocio.
- ✚ Mayor concentración poblacional.
- ✚ Ubicación adecuada de la zona.
- ✚ Tener una mejor conectividad a las vías principales.
- ✚ Resulta de fácil accesibilidad para los usuarios.

Es así que se forma la concentración de agencias de transporte y que a medida que se va incrementando puede resultar ser un agente negativo para la ciudad, ya que al estar ubicados en zonas adyacentes están generando centralidad y a raíz de ello acaecen diversos problemas que implican directamente a lo que es el sistema de transporte.

Conectividad

Se refiere a la forma de ver las conexiones o concatenaciones que existen en el sistema del transporte y los usuarios, la conectividad tiene que ver con “la capacidad de enlace o la existencia de conexión” (Santos y Sanz, 2008, p. 17), donde todo esto tiende a estar entrelazado con el tránsito en la ciudad, referido a través de la movilidad urbana, también la conectividad implica ver la relación entre infraestructura y servicio, entonces se puede decir que la conectividad como parte de las ciudades hacen referencia a las cualidades de las redes viales y como estos se vinculan con los equipamientos.

El tipo de conectividad que integra y ve las conexiones que existen dentro del sistema de transporte y las agencias de viajes interprovinciales es un tipo de conectividad estructural, que tiende a enfatizar sobre las vías (avenidas, jirones, calles) y la relación de conectividad que surge con los medios de transporte motorizado.

Accesibilidad

La accesibilidad se puede entender como un sistema que permite tener acceso o entrada a algún lugar determinado o integrarse a alguna actividad sin ningún límite ni restricción, donde acoge a todas las personas sin importar alguna deficiencia que pueda tener, es un sistema inclusivo universal, siendo así también se puede afirmar que “tiene que ver con la calidad del acceso de las personas y las empresas al sistema de la movilidad urbana” (Santos y Sanz, 2008, p. 17), como menciona el autor la accesibilidad implica que las personas deban

tener una calidad de acceso a cualquier lugar que concurran y de la misma manera las empresas de transporte implicarse con el sistema de movilidad urbana.

Dentro del sistema de transporte la accesibilidad también involucra “propiciar las habilidades de las personas para aprovechar oportunidades de mejores condiciones de vida” (Arias y Correa, 2015, p.173), en el cual teniendo en medio al sistema de transporte se debe ver que los usuarios tengan las mismas oportunidades sin distinción alguna ni social ni económicamente, teniendo una accesibilidad abierta para que los usuarios puedan tener una calidad mejor de servicio y mejor calidad de vida.

Movilidad Urbana Sostenible

La movilidad urbana, es todo aquello que cuenta con una estructura urbana adecuada que permite a las personas gozar de una buena calidad de vida a través de un plan que no solo involucre a los vehículos, sino que dé prioridad a las personas, permitiéndoles formar parte del espacio urbano, brindándole seguridad, comodidad y confort.

“Es el resultado de un conjunto de políticas y circulación que buscan proporcionar el acceso amplio y democrático al espacio urbano, a través de la priorización de los modos no motorizados y colectivos de transportes, de forma efectiva, socialmente inclusiva y ecológicamente sostenible, basado en las personas y no en los vehículos” (Boareto, 2003, p.49).

El autor nos menciona que la movilidad urbana puede ser el resultado de las acciones vinculadas a la política que mediante ello se pueda generar un acceso libre a todo el espacio urbano, siempre brindando una prioridad a todas las personas y no tanto a los vehículos.

Movilidad urbana, “es la suma de la infraestructura, equipo y servicios reglas de juego e instituciones públicas como privadas que interactúan para consentir el movimiento de

bienes y personas en base a sus deseos y necesidades” (Acevedo, 2008, p. 89). Es por ello que el tema de la movilidad es mucho más resaltante que trabaja en el sentido de buscar una mejora de la ciudad misma, resolviendo de manera adecuada el gran desorden del transporte urbano que se genera por falta de una planificación adecuada.

La movilidad tiene como objetivos primordiales que todas las personas puedan alcanzar su destino elegido en condiciones igualitarias, cómodas y seguras de una forma efectiva, libre, rápida y eficiente. Es así que “de una eficiente movilidad dependerán las competitividades de las ciudades y junto a ellas su potencial de desarrollo económico social” (Acevedo, 2008, p. 89).

El momento clave del inicio de las urbanizaciones en el mundo a mayor escala fue en el siglo XX, donde entraba en auge el proceso de globalización, que dio cabida a la consolidación y crecimiento demográfico de las ciudades, pero este proceso de masificación fue muy acelerado y sobrepasó la ralentizada respuesta de los estados frente a las demandas, a poco tiempo muchas ciudades se veían frente a una gran sobrepoblación y los trazos urbanos de la ciudad fue variado, esto trajo como consecuencia tener los espacios urbanos desordenados, espacios públicos deteriorados.

De manera que la ciudad se expandió aún más teniendo gente viviendo en las periferias, fue así que el desplazamiento de las personas se incrementó y como respuesta surge el transporte que en su momento fue clave para el desarrollo urbano, pero resultó insuficiente resolver estos problemas solo visto desde el transporte, por ello se cambia por otro término que es la movilidad urbana.

El transporte propiamente dicho es simplemente la acción que se le atribuye al desplazamiento de las personas de un lugar a otro lugar, ya sea dentro de la ciudad misma o hacia las afueras de la ciudad, el transporte, tiene su punto fuerte sólo en el hecho de poder

trasladar personas de un punto a otro, trabajando independientemente con su entorno, es por ello que como consecuencia se dé una inequidad con las necesidades de sus habitantes y conlleva a buscar otras alternativas mejores.

A diario todos realizan algún tipo de transporte ya sea en sus diferentes formas y si en algún momento estos se ven interrumpidos por alguna acción negativa que ralentiza el movimiento libre de las personas genera “perturbaciones que afectan gravemente el funcionamiento de los sistemas territoriales”. (Regalado, 2012, p. 31), esto es mucho más visible en cuanto se refiere al tipo de transporte motorizado, donde por causa de la crecida de vehículos motorizados se ve afectado el movimiento fluido, generando tráfico en las calles y como el autor antecedido menciona que esto está disminuyendo el buen funcionamiento del sistema territorial.

La movilidad urbana, es un tema mucho más complejo que mencionar solo el transporte, tiene que ver con poder contar con un sistema de movilidad urbana el cual no solo incluye a los vehículos ni tampoco solo la infraestructura, sino que se convierte en un tema mucho más amplio que abarca aspectos sociales, políticos, económicos y culturales.

Finalmente se puede decir que el transporte y la movilidad después de todo no son términos sinónimos como se creía, sino que muestran muchas diferencias en el que el primero tiene que ver con el “desperdicio de energía y eso conlleva a la creación de infraestructuras para intentar disminuir los costos de los viajes, en cambio lo otro genera un esmero en las formas más autónomas de desplazamiento” (Herce, 2009, pp.51-52), es así que el transporte resulta ser solo un medio que puede facilitar la movilidad de todo ciudadano; la movilidad toma cierta ventaja sobre el transporte, porque también tiene que ver por una oferta de diferentes alternativas posibles, además velar por el gasto energético y cuidar el espacio público.

El gráfico nos muestra sobre el uso de suelo y el transporte de manera cíclica, donde involucra el tiempo de viaje, la distancia y los costos que van en función de la elección de ruta, del modo, del destino y el tipo de transporte que se quiera emplear para desplazarse.

Además de ello se puede encontrar más tipologías de la movilidad urbana como son:

- ✚ Accesibilidad, que va en función del tiempo de viaje y se entiende como el acceso fácil de un punto a otro.
- ✚ Diferentes tipos de transporte, hace referencia a los distintos medios que existen para trasladarse de un lugar a otro.

Movilidad Urbana como parte del desarrollo sostenible

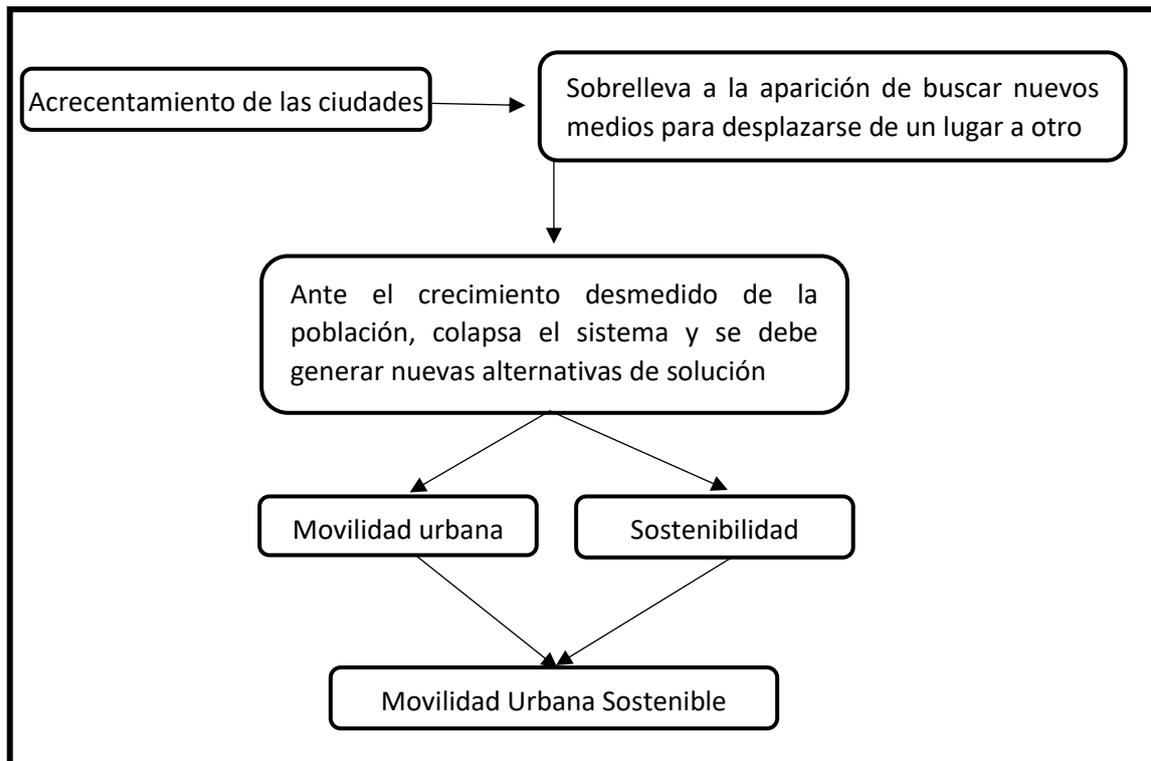
El término de sostenibilidad viene siendo usado desde los años setenta, en el cual en sus primeros años de uso tuvo diversas interpretaciones ambivalentes y estuvo mayormente contrapuesto al desarrollo económico debido a que “afirmaban que el funcionamiento de los sistemas económicos eran los causantes del deterioro ambiental” (Lizárraga, 2006, p. 305), esta afirmación nace por motivos de la constante destrucción del suelo donde no se tiene consideración por mantenerlos en buen estado provocando tener suelos infértiles.

Por el agotamiento acelerado de los minerales que la regeneración de estos resulta un tanto insuficiente ante la gran ola de voraces consumidores y obviamente la extinción de especies, razón por la cual se puede afirmar que “el desarrollo sostenible no es semejante al crecimiento económico” (Lizárraga, 2006, p. 305), esto se debe a que la mejoras en la calidad de vida de toda persona se encuentra fundada en dos trectos importantes que son los materiales (donde sería importante dar realce a lo económico) y los no materiales.

En el mundo de hoy el tema de la movilidad urbana puede ir muy ligada al término de sostenibilidad, por lo cual significa que los estudios de la movilidad no solo se limite en

brindar un adecuado plan de movilidad reduciendo el tiempo de desplazamiento y costos sino que también busca generar una contribución en el impacto del medio ambiente, donde “el uso de recursos renovables no supere sus tasas de regeneración o el tiempo de obtención de sustitutos, y que las emisiones de contaminación tampoco superen la capacidad de asimilación del ambiente” (Lizárraga, 2006, p. 285), en este punto el autor hace un realce en que la movilidad urbana sostenible debe tener muy en cuenta la utilización de los recursos renovables para no llegar a un límite de sobrepasarlo y suceda el caso en que se tenga mayores consumo y menor tiempo de producción o regeneración, además se debe tener en consideración de dar un uso racional a algunos bienes que escasean como es el espacio urbano y contribuir en el desarrollo social.

Figura: N° 25 Evolución de la movilidad urbana



Fuente: Lizárraga, 2006.

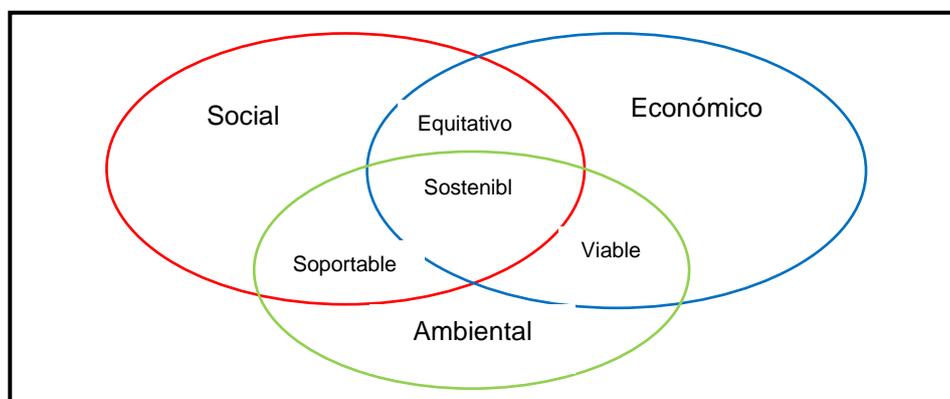
Teorías relacionadas a la variable

Sostenibilidad

La sostenibilidad surgió por la preocupación que tienen las grandes instituciones ligadas al tema, por el mismo hecho que se está generando el desarrollo descontrolado y la globalización dentro de las ciudades. Por ende, la sostenibilidad resulta ser “la idea central unificadora más necesaria en este momento de la historia de la humanidad” (Bybee, 1991, p.149) ya que, las industrias y el crecimiento poblacional generan alta demanda negativa en el ámbito ambiental.

Por otro lado, la sostenibilidad no solo son temas ambientales, sino un equilibrio entre lo económico, ambiental y social. Estos componentes de la sostenibilidad contemplan una relación entre sí, porque cuando se menciona el componente ambiental se habla sobre el cuidado del medio ambiente, en caso del social como nos cuidamos los unos a los otros generando una red soporte y en el caso económico se habla de cómo realizar un ingreso para el hogar. En el siguiente grafico se muestra los tres componentes de la sostenibilidad y la relación entre si ya que cada uno de ellos necesita del otro.

Figura: N° 26 Relaciones de los componentes sostenibles



Fuente: Naciones Unidas

Elaboración: Propia

Desarrollo sostenible Ambiental

Durante estos últimos años los temas respecto a la sostenibilidad y desarrollo sostenible están siendo tocados de manera más amplia, pero por primera vez este término fue definido para las naciones Unidas donde “el desarrollo sostenible es una satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Brundtland, 1987, p.8) lo que precisan en este punto es que las múltiples actividades que desarrollamos no deberían afectar al medio ambiente para que de tal manera venideras generaciones la puedan disfrutar.

Mediante que pasan los años los conceptos respecto al desarrollo sostenible son más específicos y puntuales, porque uno de ellos está planteado así; “el desarrollo sostenible es el sistema de desarrollo que llena las necesidades actuales por medio de la utilización de los recursos naturales hecha de manera técnica y racional” (Carmona, 1998, p. 164) lo que podemos decir respecto a esta definición es que hay diferentes formas de que el desarrollo urbano y social se dé dentro de una ciudad pero sin malograr ni deteriorar los recursos naturales, para tener un mejor desarrollo sostenible y que todos sean beneficiados.

El desarrollo sostenible fue tomando muchas definiciones en base al informe Brundtland, por ende “el desarrollo sostenible no es una prioridad si no un proceso de cambio direccional, mediante el cual el sistema mejora de manera sostenible a través del tiempo” (Gallopín, 2003, p.37) en lo que el autor menciona es que las actividades que se desarrollan dentro de las ciudades va tomar un efecto positivo ya que, se requiere una sociedad más activa en lo que es el desarrollo sostenible y la mejora de todo ello se mantendrá en los siguientes años para las futuras generaciones.

En la conferencia realizada en Alemania en el año 2009 por parte de la UNESCO unos investigadores realizaron un informe respecto a ello donde según la conferencia determina

que “el desarrollo sostenible es uno de los principales retos para el mundo actual ya que está en vista por distintos patrones de pobreza y desigualdad” (Lescano, 2013, p. 25) justamente por los cambios que se están dando en nuestro entorno como los cambios climáticos, las enfermedades son propagadas por nosotros mismos, a pesar de ello algunas grandes instituciones que están enfocadas en buscar un desarrollo sostenible tratan de encontrar y establecer mejoras en la calidad de vida sin desequilibrar el ámbito social, económico y ambiental.

Por otra parte, el desarrollo sostenible fue derivado a cuatro componentes principales que son lo social, económico, ambiental y cultural. De acuerdo a ello se puede definir de la siguiente manera “el desarrollo sostenible es aquel modelo que utiliza propuestas y soluciones socialmente justas, económicamente viables, culturalmente aplicada y ambientalmente sustentable” (Diaz, 2008, p. 357) lo que da entender este autor es que con estos cuatro componentes que derivan del desarrollo sostenible se busca una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos con la finalidad que puedan mantenerse, a la vez albergar una calidad mejorada en entorno a la estabilidad ambiental.

Teorizando la dimensión de la movilidad urbana sostenible

Sistema de la movilidad urbana

Hace referencia de modo jerárquico a los diferentes modos de transporte, las vías, los espacios públicos y todo el territorio; también tiene que ver con todos los estacionamientos sobre todo en las empresas de transporte interprovinciales.

El sistema de la movilidad urbana tiene que ver necesariamente “las mejoras de la movilidad peatonal y ciclista, la versatilidad de los medios de transporte colectivos, la pacificación del tráfico motorizado, y la accesibilidad urbana para diversos colectivos

sociales” (López, Sabín, Fernández & Sánchez 2012 p. 1), los autores hacen referencia y profundiza aún más en lo mencionado al principio.

Infraestructura de transporte

Otro aspecto importante que se vincula con el sistema de movilidad es la infraestructura, ya que “han determinado la creación de oportunidades, que a su vez han intensificado la localización de actividades en determinados lugares de la ciudad” (Silva 2010, p. 38), la infraestructura permite que surjan nuevas oportunidades dentro de la ciudad y contribuyan de manera positiva en los diferentes cambios de la ciudad y su movilidad.

También resulta ser la “clave para el desarrollo económico por su importancia no sólo por sus efectos directos sobre la actividad económica del país, sino también por sus efectos indirectos sobre la productividad” (Cárdenas, Gaviria y Meléndez 2005 p. 13), el autor manifiesta que la infraestructura como parte del sistema de la movilidad urbana es muy importante ya que implica de manera directa en el crecimiento económico, teniendo una conexión con el mercado y al final contribuyendo de gran manera en la mejora y en la disminución de costo del transporte, al darse este efecto la sociedad logra ahorrar recursos; la infraestructura también atiende a las necesidades de los patrones asegurando y brindando una mejor calidad de movilidad, seguridad y eficiencia que requieren los usuarios.

Tipología de transporte

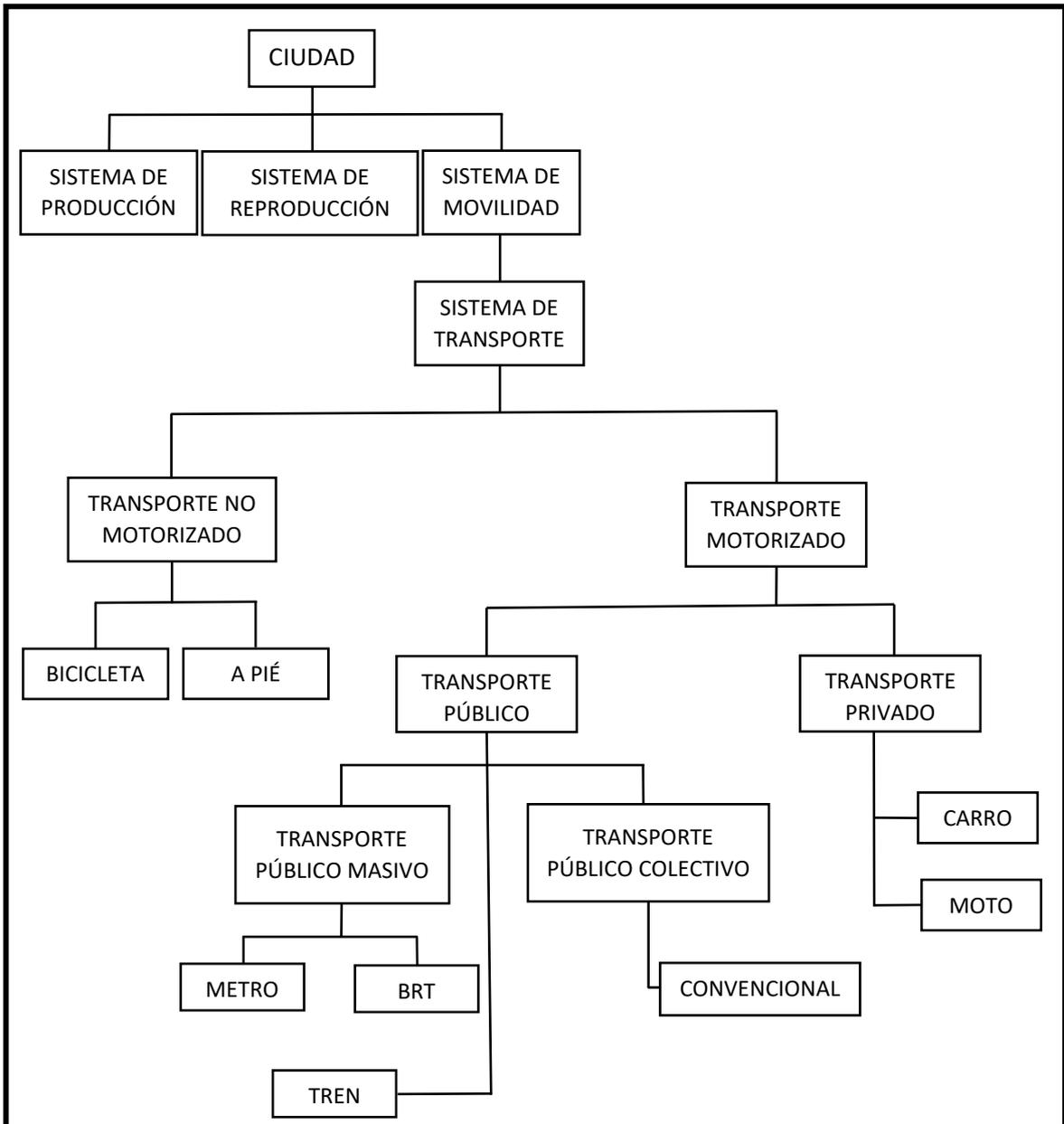
El sistema de tipos de transporte se puede fraccionar en tres aspectos importantes que son:

- ✚ El transporte privado o también denominado individual, el cual genera un transporte de una pequeña cantidad de gente en un vehículo particular.
- ✚ El transporte público, que cuenta con la peculiar característica de poder transportar gran cantidad de gente de acuerdo a la demanda que ocurre.

✚ El transporte de carácter semipúblico, ocurre como en las dos partes antecedidas, teniendo como ejemplo claro para esto los vehículos de tipo van.

Para su fácil comprensión se muestra un gráfico sobre el transporte urbano de pasajeros, donde explica mejor el tema.

Figura N° 27 Estructura de transporte urbano de pasajeros



Fuente: Rojas (2005 p.38)

Como en el gráfico se muestra toda ciudad tiene algún sistema de transporte, puede resultar ser eficiente o como no también pero es indispensable contar con ello por la gran importancia que representa dentro de la ciudad y además sirve para facilitar el desplazamiento de las personas con mayor rapidez; se cuenta con dos tipos de transporte de los cuales se debe dar prioridad al sistema de transporte no motorizado que es el punto clave para una guía de contar con un sistema de movilidad urbana de mayor eficiencia y en el sistema de transporte motorizado se debe tener más en cuenta el uso del transporte público, en sus tres aspectos diferentes, como el metro, los autobuses de tránsito rápido (BRT) y el tren.

Logística de la movilidad

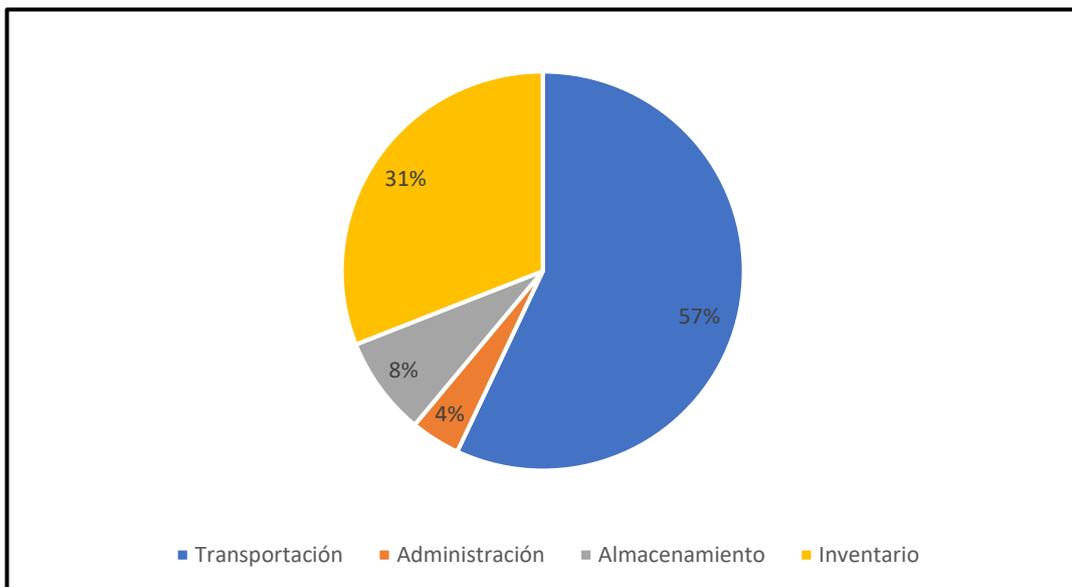
“La logística resulta ser un grupo de medios y métodos necesarios que sirven para poder llevarse a cabo la organización de cualquier empresa” (Arreola, Moreno y Carrillo, 2013 p. 11) que se emplea para realizar la organización de cualquier tipo de servicio de distribución (por lo general mercancías), y que se implica con la movilidad debido a que forma parte de uno de sus subconjuntos que es el transporte.

La logística dentro de la movilidad se encarga de verificar el proceso que lleva distribuir productos de un lugar a otro, “su importancia se encuentra en la necesidad de mejorar el servicio a un cliente, optimizando la fase de mercado al menor costo posible”(Arreola, Moreno y Carrillo, 2013 p. 11), la logística es un sistema importante ya que verifica diversos temas al transportar algo, como se mencionó tiene muy en cuenta el coste, la rapidez, la seguridad y la eficiencia con las que estas se transportan de un punto a otro.

Actualmente la logística como parte del transporte y la movilidad es de mucha importancia ya que a través de ello permite a las empresas tener una mejor competitividad.

Pero también involucra servicios de infraestructura, la distribución de bienes, la facilitación del traslado y una regulación de servicios. El transporte no solo se encarga de trasladar gente, sino que también de llevar productos o mercancías y junto al aumento de la población también se incrementó el transporte de cosas comerciales, para hacer que esto llegue de un destino a otro hacía falta tener un control sobre ello, ya no solo enviar el producto por medio de un transporte sino contar con un sistema que permita crear una estructura correcta para transportar, a través de ello nace la idea de la logística dentro de la movilidad, se genera por una necesidad de tener un control adecuado y lleve una cuenta correcta de los productos que se transportan.

Figura: N° 28 Muestra porcentual que abarca el transporte dentro de la logística



Fuente: Arreola, Moreno y Carrillo 2013.

La gráfica nos da la muestra porcentual que abarca el transporte dentro de la logística, es claro que se tiene un mayor porcentaje dentro de lo que es el transporte con un 57 %, y es justamente porque la mayor parte gira dentro del transporte es que nace el sistema de la movilidad logística que al tener el control sobre el transporte de productos también se

encarga de ver por la administración, representando el 4%, por el almacenamiento que esto acarrea con un 8%, finalmente y de gran relevancia dentro de la logística es el inventario con el que se lleva todo el orden, también las cuentas, ganancias, pérdidas, etcétera, y aquello representa el 31%.

Desorden de la movilidad urbano

El crecimiento de las ciudades se dio mediante “los procesos de expansión urbana, que han estado plenamente acompañados por un sistema de transporte que ha asumido un rol funcional a este desarrollo” (Figueroa, 2005 p. 41), pero cuando surge un fuerte incremento de personas en las ciudades y una mala planificación del sistema de transporte.

Del mismo modo, se dan soluciones ineficientes que se plantean desde la política, conlleva a un declive que es el desorden del transporte urbana, esto genera “aumentos en la congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales, bastante mayores que los considerados aceptables por los ciudadanos” (Thomson y Bull, 2001 p. 5), esto también se debe al gran incremento de vehículos privados, en el que la gente prefiere en su mayoría tener su propio vehículo y dan un menor uso al transporte público, aquello conlleva a generar un malestar en la población debido a que el tránsito fluido se ve interrumpido, pero otro punto importante también por que se genera el desorden del transporte urbano es debido a la informalidad en el transporte, y este problema sucede en diferentes países a través de diversos tipos de vehículos, en consecuencia del desorden del transporte urbano se debe al incremento de vehículos en ciudades no planificadas y la deficiencia del transporte público.

Congestión Vial

Cogestión vial hace referencia al entorpecimiento del paso o la obstaculización de la circulación fluida de los vehículos, también “se entiende como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente” (Thomson

y Bull 2001 p. 7), entonces a partir de esa definición se puede entender que la congestión representa un problema dentro de la movilidad urbana, y cada vez se incrementa aún más, dicho objetivamente “la congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás” (Thomson y Bull, 2001 p. 8), es decir que la congestión irá en aumento si los vehículos demoran aún más en el momento de circular, y esto “es causada principalmente por el uso intensivo del automóvil, cuya propiedad se ha masificado en las últimas décadas” (Bull 2003, p. 13), está claro también que los automóviles poseen ventajas al facilitar la movilidad rápida y personal de los usuarios, además de mostrar una especie de seguridad, pero en el desarrollo rápido de las ciudades en la actualidad resulta ser poco eficiente, debido a que no puede transportar un gran volumen de personas y por ello en horas punta solo obstaculizan las avenidas, aumentando la circulación de vehículos y aglomeración de los mismos.

La congestión vehicular ocurre por diversas causas, como a continuación se menciona alguna de ellas:

- ✚ Se debe a la concentración que ocurre en las ciudades, ya que la mayoría concentran muchas actividades solo en zonas céntricas, como los centros comerciales, centros de recreación, lugares de trabajo, centros de estudio, etcétera, donde la gente se ve obligada a acudir a ello por necesidad y debido a la gran aglomeración surge la congestión vehicular.
- ✚ El transporte se da en horas marcadas donde se concentra una mayor cantidad de viajes a diferentes puntos de la ciudad.
- ✚ El uso de las vías no es establecido de acuerdo a lo que requiere su uso, en hora punta colapsa, ya que la infraestructura vial no puede satisfacer a toda la demanda de usuarios que se movilizan a diario.

Categoría de las Vías

Para que se pueda tener un transporte de buena calidad, también es necesario tener en cuenta la calidad de las vías por donde se transita a diario, muchas veces un diseño mal elaborado de las vías o la falta de mantenimiento de las mismas conlleva a una congestión, en distintos lugares sucede a menudo, de diferentes maneras entre ellos tenemos malas ubicaciones de algunos paraderos de buses que entorpece la fluidez vehicular, la reducción de carriles o los cambios imprevistos en su cantidad, el pavimento en mal estado que producen los baches y generan restricciones en el tránsito de los motorizados provocando congestión. Es necesario también conocer las categorías de las vías para tener en cuenta como se deben adecuar tanto vehículos y peatones, de acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se tiene lo siguiente:

-  Autovía
-  Autopista
-  Vía para automóviles
-  Vía ciclista
-  Senda ciclable

Son esas las categorías de las vías y en la cual cada uno cumple con roles específicos de transpirabilidad, pero cada vía también contiene partes como, la calzada, el carril y la acera.

Seguridad Vial

Tiene que ver como un gran reto dentro de la movilidad urbana, ya que se ve un incremento de vehículos sobre peatones, y los accidentes están latentes a diario, es por eso que seguridad vial tiene que ver tanto con los que conducen los vehículos y los peatones, en ambos casos cada uno de ellos deben conocer los reglamentos de tránsito y las normas que se establecen,

porque en ocasiones los accidentes se dan por la incurrencia del peatón o del conductor, también la seguridad vial es un tema que debe interesar en mayor parte al gobierno y a los organismos que están encargados del transporte, ya de ellos dependerá que los accidentes, muertes, choques, etcétera, disminuyan en gran medida, el estado debe participar activamente en “la implementación de nuevas políticas públicas que se materialicen en medidas más efectivas con la participación de los actores sociales directamente involucrados desde el ámbito de lo local: instituciones, organizaciones y todas las personas en general” (Pico, Gonzáles y Noreña 2011 p. 200), además se deben gestionar fomentar el aprendizaje de las medidas de seguridad vial que cada ciudad estable para todo peatón.

La organización mundial de la salud (OMS), sugiere conocer y contar con algunos datos como parte de la seguridad vial, para evitar los accidentes y se trata de tres cosas importantes que son:

- ✚ Antes del accidente, todas las personas deben tener información y una educación vial, respecto a los vehículos todos deben contar con certificación de haber pasado una revisión técnica, cada uno con un tiempo límite de vigencia, el entorno debe contar con las señalizaciones correctas.
- ✚ Durante el accidente, tener conocimiento sobre la prevención de alguna lesión que afecte durante el accidente, contar con los equipos correctos de seguridad.
- ✚ Después del accidente, se debe brindar a cualquiera persona los primeros auxilios y permitirse el acceso a una atención médica.

Gestión de la movilidad urbana

La gestión de la movilidad urbana busca iniciar un transporte sostenible, teniendo en cuenta diversas estrategias para que se dé un uso eficiente a los recursos del transporte. “La gestión

de la movilidad se destaca en el movimiento de los usuarios y los bienes, no solo vehículos a motor, así le brinda prioridad al transporte público” (Litman, 2002, p.1), en ello el autor hace referencia a que la gestión de la movilidad ve por el bienestar de la gente al trasladarse y no solo hace énfasis en los vehículos motorizados, sino que ve de forma conjunta, por eso es que evalúa gestionar planes y nuevas estrategias para brindar a los peatones un transporte más eficiente, evalúa todos los modos de transporte dando una prioridad al transporte público.

Si surge una buena gestión de la movilidad significa que mejoraría la eficiencia de los transportes públicos al momento de trasladar a la gente y las personas que se trasladan a sus trabajos, estudios o cualquier otro lugar con sus vehículos o en taxis van a optar por cambiar el modo de trasladarse, convirtiéndose en pasajeros frecuentes que usen algún tipo de transporte público; de esa manera se solucionan los problemas con la congestión vehicular y también se reducen las informalidades.

Aun así, resulte atractivo los temas que abarca la gestión de la movilidad, tienen también ciertas limitaciones, como lo plantea la revista: *European Platform on Mobility Management*, menciona lo siguiente:

- ✚ La gestión de la movilidad urbana está de cierta manera orientada a la demanda y no tanto a la oferta.
- ✚ Las medidas establecidas por parte de la infraestructura pueden también servir de apoyo a las medidas de la gestión de la movilidad urbana.
- ✚ La gestión de la movilidad urbana, no tiene porqué necesariamente estar ligada o reducida solo a un lugar determinado, sino al contrario debe tener una amplitud mayor y alcances tanto a nivel local, regional y en algunas circunstancias a nivel nacional.

- ✚ No todos los planes elaborados por el transporte urbano sostenible se consideran propios de la gestión de la movilidad, pero sí deben contener ciertas características.

- ✚ La gestión de la movilidad urbana no está directamente involucrada en la gestión del tráfico, aunque tenga ciertos alcances.

En definitiva, la gestión de la movilidad urbana es la encargada de hacer cumplir o crear ciertas medidas en busca de un transporte sostenible que resulte ser seguro y más eficiente, evalúa las deficiencias de la movilidad urbana desde diferentes aspectos tanto a vehículos privados, públicos y a los peatones, para al final proponer medidas de mejoras.

Integración de la movilidad.

La integración de la movilidad tiene que ver como ésta se hace parte de las planificaciones urbanísticas y que tanto repercute su importancia al momento de gestionar un plan urbano, lo tanto que se debe tener en cuenta, porque en el desarrollo de las ciudades siempre se ha evidenciado que algunas decisiones afectan de gran manera en la fácil unificación de la movilidad, “la planificación del territorio urbano y la organización condicionan en gran medida las pautas de la movilidad que desarrollarán los habitantes de esta” (Dextre, 2014, p. 87), es por ello que es necesario contar con la integración de la movilidad en las planificaciones urbanísticas y viceversa, creando un plan de reciprocidad en el cual en ambos casos se deben evaluar criterios a cumplir. Aun así, se pueden encontrar ciertas tipologías urbanas que de cierta manera inquietan a la movilidad y estas son:

- ✚ La multifuncionalidad.

- ✚ El diseño urbano.

- ✚ Las densidades urbanas.

Planeación de la movilidad

Para que la ciudad pueda tener una mejora siempre resulta indispensable contar con un plan de la movilidad urbana, ya que a través de ello se planean diversas configuraciones sobre la ciudad, buscando tener en cuenta “la coordinación entre la movilidad y la planificación urbanística, la relación entre movilidad y actividad comercial, la resolución de las externalidades derivadas del modelo de movilidad” (Dextre, 2014, p. 89), es por ello que un plan urbano de movilidad se relaciona no solo con el transporte sino también con otras actividades.

De acuerdo a Dextre (2014) para contar con un plan de movilidad urbana se debe considerar ciertos requerimientos indispensables que son:

- ✚ La formación de redes urbanas tanto para peatones y ciclistas, que brinden una seguridad y conexión con distintos puntos de la ciudad.
- ✚ Controlar la congestión vehicular, especialmente donde el ancho de las vías o calles no admite redes segregadas.
- ✚ Hacer una distribución equitativa de todo espacio público urbano entre diversos usuarios de la vía, siempre considerando tener una preferencia al transporte público y a los no motorizados.
- ✚ Proponer mejores medidas para la seguridad vial y poder reducir víctimas por accidentes.

Es por ello que la planeación de la movilidad debe darse cumpliendo o adhiriéndose a ciertos requisitos indispensables para un correcto funcionamiento, también es necesario tener en cuenta que primero se debe realizar un análisis previo a cualquier lugar de la ciudad para poder llegar a un diagnóstico correcto identificando los problemas centrales para finalizar con una propuesta mucho más contundente.

Actores de la movilidad

Los actores de la movilidad son todos aquellos que suman y se involucran en el buen desarrollo de la movilidad urbana sostenible, empezando por las todas las entidades gubernamentales, en el sector público como en el sector privado, así llegando a la ciudadanía misma. Así en esa manera se busca tener un éxito en la movilidad urbana y para conseguir ese logro solo las autoridades competentes son los indicados de poder garantizar su eficiencia y funcionamiento correcto.

Dentro de los actores de movilidad de acuerdo a Dextre (2014) se pueden encontrar tres tipos actores que engloban todo, y se tiene a los siguientes:

- ✚ Actores públicos
- ✚ Actores privados
- ✚ Sociedad civil

Para que haya un funcionamiento correcto de la movilidad urbana sostenible, deben intervenir los tres actores, cada uno manteniéndose en el sector que le corresponda, pero también unificándose e influyendo lo uno sobre lo otro y de esa manera buscar puntos comunes y trabajar de forma unida en busca de un bien común que resulte ser satisfactorio para todos.

1.3.2. Marco Conceptual

Autobús

Según la Real Academia Española menciona que: es un vehículo de transporte público con un recorrido fijo que normalmente se emplea en el servicio urbano.

Accesibilidad

“Se refiere a la destreza en la que cada persona puede superar una distancia que aparta a dos lugares, logrando acceder uno a lo otro además que posee una extensión de territorio que es una de sus características individuales, con respecto a la variedad de alternativas que tienen los diferentes ciudadanos para poder tener acceso con facilidad en todos aquellos lugares y actividades que se realizan” (Miralles y Cebolla, 2003, p. 14).

Calidad de Servicio

El Reglamento Nacional de Administración de Transportes dice que: Es el conjunto de características y cualidades mínimas que requiere un transporte terrestre para prestar un buen servicio, enfocados en la condición de seguridad, higiene, comodidad, disponibilidad constante, puntualidad, salubridad, como también algunas otras exigencias que beneficien y satisfagan las demandas del usuario.

Calidad de Vida

Según Urzúa y Caqueo (2012) menciona que: “Es un estado de bienestar general que comprende descriptores objetivos y evaluaciones subjetivas de bienestar físico, material, social y emocional, junto con el desarrollo personal y de actividades, todas estas mediadas por los valores personales” P.64.

Concentración

Según Olarte (1993) dice que: “La concentración es un sistema que centra todas las acciones de diferentes índoles (social, política, cultural), las cuales emanan desde un solo centro sin tener en consideración a todos los que influyen en ello, también permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional” P. 57.

Congestión

Es la acción de atrancar o dificultar el paso, la circulación o movimiento libre de cualquier cosa. Real Academia Española.

Conectividad

Es la capacidad de enlace, las concatenaciones y la existencia de conexión entre un punto y otro. (Santos y Sanz, 2008, p. 17).

Espacio Público

Según García (2015) “Representa un lugar urbano que da una expresión libre, basado en una vida colectiva y en el de la misma ciudad, también representa la identidad de la ciudad y el espejo de su pasado, desde sus arquitecturas hasta sus monumentos y desde sus cambios políticos hasta sus episodios históricos; además se comporta permanentemente como un palimpsesto en el que se escriben, se borran y se reescriben las acciones pasadas y presentes.” PP. 33 – 34.

Estación Intermodal

“Corresponde a una estación que tiene una influencia de varios sistemas de transporte, de manera especial en autos, buses urbanos y el ferrocarril metropolitano” (Hernández 2014, p. 30).

Estructura Urbana

Según Castro (2014) nos dice que: “Se puede entender como el conjunto de elementos de una ciudad constituida (distribución de usos de suelo, intensidades, localización y jerarquía, entre otros) y la relación que se establece con las redes de transporte” P.30.

Frecuencia

Es la cantidad expresadas en números del inicio de viajes en un tiempo determinado, que tienen horarios ya preestablecidos. Reglamento Nacional de Administración de Transportes.

Habilitación Urbana

El Reglamento Nacional de Edificaciones menciona que: Es el proceso de convertir un terreno rústico o eriazo en urbano, ejecutando los servicios básicos como la instalación de agua, desagüe y energía eléctrica, a la vez tener en cuenta la iluminación pública, las pistas y las veredas, también el terreno podrá contar con redes para las futuras instalaciones de gas y redes de comunicación.

Movilidad

Según Acevedo (2008) menciona que: “Es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades” P.89.

Ómnibus

Vehículo de transporte colectivo por carretera, que generalmente son utilizados para recorrer grandes tramos y trasladarse de una ciudad a otra, movilizand o un gran volumen de personas.

Ordenamiento Territorial

Para el Ministerio del Ambiente, es una política de Estado, que tiene que ver con un proceso político y técnico administrativo que influye en la toma de decisiones acordadas con los actores sociales, económicos, políticos y técnicos, todo esto para lograr una ocupación ordenada y dar un uso sostenible al territorio, la regulación y promoción de la localización y desarrollo sostenible de los asentamientos humanos.

Taxi

Automóvil de alquiler con conductor para todo servicio público, generalmente están provistos de taxímetro, sirve para transportar una cantidad menor de personas que pueden solicitarlo a canje de dinero, por lo general se utiliza para tener un transporte mucho más rápido o si se tiene que llegar a lugares poco comunes, circulan dentro de la zona urbana y en ocasiones lo hacen también hasta afueras de la ciudad.

Terminal Terrestre

El terminal terrestre es un espacio predestinado a la salida y llegada de los buses interurbanos, interprovinciales e internacionales; por otro lado, el Reglamento nacional de edificaciones, norma A.110, artículo 2 nos dice que el terminal terrestre es una “Edificación complementaria del servicio de transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones” este tipo de equipamiento es fundamental en el recorrido que realiza los medios de transporte.

Transporte

Según Islas (2007) dice que: “Es un proceso, esto es, un conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de

personas cuya utilidad es mayor en otro lugar y es la acción que se le atribuye al desplazamiento de las personas de un lugar a otro lugar, ya sea dentro de la ciudad misma o hacia las afueras de la ciudad” PP. 20 – 21.

Tranvía

Según la Real Academia Española nos indica que: Es un vehículo que circula sobre raíles dentro de la ciudad, además de contar con el potencial de transportar gran cantidad de viajeros, con una rapidez aceptable; cuenta con lineamientos de recorridos ya preestablecidos que ejercen como patrón de las rutas que tiene que circular.

Usuario

De acuerdo a el Reglamento Nacional de Administración de Transportes manifiesta lo siguiente, los usuarios vienen a ser toda persona natural o jurídica que hacen uso de los diferentes tipos de transporte terrestre, para movilizarse ellos mismos como también poder transportar sus mercancías, previo pago de una retribución por los servicios que se les está brindando.

1.4. Formulación del Problema

Problema General

¿De qué manera se relaciona la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019?

Problema Específico

¿Cuál es la relación que existe entre la concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019?

¿Cuál es la relación que existe entre la concentración de vehículos motorizados y el desorden de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019?

¿Cuál es la relación que existe entre la concentración de agencias de transporte y la gestión de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019?

1.5. Justificación del Tema

1.5.1. Justificación Teórica

La presente investigación que se está desarrollando es justificada por la misma razón que, esta complementado por las bases teóricas con la finalidad de respaldar las variables y dimensiones. A la vez, conocer los temas que hoy en día se está dando dentro la ciudad donde los mismos ciudadanos son quienes los provocan sin darse cuenta que están haciendo lo incorrecto. Como la concentración de transporte interprovincial que básicamente es un factor que impide que el desarrollo de la movilidad urbana sostenible.

Porque según la variable 1: La concentración de transporte interprovinciales es un sistema que concentra todas las acciones de diferentes índoles (social, política, cultural), las cuales emanan desde un solo centro sin tener en consideración a todos

los que influyen en ello, también crea un desequilibrio dentro de las ciudades conllevando a casos de exclusión social y una delimitación territorial a través del poder económico que mantienen. “la concentración permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional” (Olarte, 1993, p.57), como se menciona todo se basa en un centro en el que confluyen todas las actividades y donde el gobierno también presenta una mayor hegemonía para mostrar un poder de control sobre las acciones que realiza.

Por otro lado, la variable 2: la movilidad urbana sostenible, “es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades” (Acevedo 2008, p. 89). Es por ello que el tema de la movilidad es mucho más resaltante que trabaja en el sentido de buscar una mejora de la ciudad misma, resolviendo de manera adecuada el gran desorden del transporte urbano que se genera por falta de una planificación adecuada.

1.5.2. Justificación Metodológica

Para que los objetivos de la investigación que se está desarrollando sean completados, se tuvo que medir las variables tanto; la variable independiente que es la concentración de transporte interprovincial, como la variable dependiente que es la movilidad urbana sostenible. La metodología que se está aplicando son técnicas de investigación, para que pueda servir a otras investigaciones que se encuentran en la misma línea.

De la misma forma cada uno de las variables serán medidas por un instrumento, para ver la relación que tiene entre ellos. Por consiguiente, primero se tuvo que formular y a la vez, tuvo que ser aprobadas por tres expertos. Para después ser

aplicados en la zona de estudio y así sean procesadas los resultados en el SSPS, con la finalidad de medir la confiabilidad y la validez. De la misma manera, conocer el nivel de relación que tienen las dos variables de investigación.

1.5.3. Justificación Práctica

La investigación que se está desarrollando será como un punto de apoyo para las futuras investigación relacionadas al tema. Por otra parte, nos ayuda conocer más sobre la realidad y los problemas que son generadas por la concentración del transporte interprovincial, lo que se busca es una mejor calidad de vida para ello se tiene que erradicar con la informalidad de las agencias de transporte interprovincial que existen dentro de la ciudad.

De la misma forma se busca descentralizar estas agencias informales para dar un mejor servicio a los pasajeros y a la vez, que cumplan con todas las normas que requiere con la finalidad de generar un impacto dentro de la ciudad con la disminución del tráfico vehicular que se daba dentro del casco urbano. La descentralización es para mejorar la movilidad urbana sostenible.

1.5.4. Justificación Social

Esta investigación que se está desarrollando es de mucha utilidad social ya que, ayudará entender que la concentración del transporte interprovincial influye en el desarrollo de la movilidad urbana sostenible, por ende, con la descentralización de las empresas de transporte interprovincial habrá mejor fluidez de transporte en el distrito de la victoria, de la misma forma, la calidad de servicio será beneficioso para los usuarios quienes hacen uso de este medio.

2.1. Objetivos de la investigación

Objetivo General

Determinar la relación que existe entre la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.

Objetivo Específico

Determinar la relación que existe entre la concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

Determinar la relación que existe entre la concentración de vehículos motorizados y el desorden de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

Determinar la relación que existe entre la concentración de agencias de transporte y la gestión de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

2.2. Hipótesis de Investigación

Hipótesis General

La concentración de las agencias de transporte interprovincial influye en la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.

Hipótesis Específico

Existe la relación entre la concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

Existe la relación entre la concentración de vehículos motorizados y el desorden de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

Existe la relación entre la concentración de agencias de transporte y la gestión de la movilidad urbana en el distrito de la victoria 2019.

2.3. Alcances y Limitaciones de la Investigación

Alcances

El proyecto de investigación se está desarrollando en el distrito de la Victoria, servirá como un punto de apoyo para las investigaciones futuras, ya que se está tomado como referencia libros, revistas y tesis indexadas respaldando las variables. De la misma manera, se estudia la concentración del transporte interprovincial y su influencia dentro de la movilidad urbana sostenible para dar futuras soluciones y mejorar la calidad de servicio a los usuarios.

Los resultados de la investigación tendrán efectos positivos para entender a la ciudad ya que, la concentración del transporte interprovincial es como un factor para que se dé, el tráfico vehicular en las avenidas principales ya que, la zona de estudio se encuentra en la parte céntrica de Lima.

La tipología de soluciones que se obtendrá dentro de la investigación en el distrito de la Victoria, articulará y generará un tipo de desarrollo social, económico, urbano y ambiental. Ya que, con la investigación en que se está desarrollando se busca erradicar la concentración para tener mayor fluidez en el ámbito de la movilidad urbana.

Limitaciones

El proyecto de investigación muestra una limitación de tiempo por la misma forma, que se está desarrollando en un periodo aproximado de 5 meses, a la vez la falta de datos e informaciones sobre una de las variables dificulta el avance.

La gran mayoría de los datos extraídos son de son de investigaciones realizadas anteriormente, por otra parte, la ciudad de lima no presenta una norma preestablecida para este tipo de investigación.

II. Metodología

Metodología

2.1. Marco Metodológico

2.1.1. Enfoque

El tipo de enfoque que se está utilizando para desarrollar esta investigación es cuantitativo, porque según Hernández, Fernández & Baptista dice que; en el enfoque cuantitativo se realiza la recolección y análisis de datos para afirmar la hipótesis, por medio de una encuesta o algún tipo de instrumento de medición. De la misma manera menciona que los datos son productos de mediciones, por ende, son representadas en cantidades numéricas y por consiguiente son examinados por métodos estadísticos (2010, p.5)

2.1.2. Método

El método de la investigación que se está desarrollando en esta tesis sirve para entender más el tema, de la misma manera, ayuda a que los resultados que se obtendrá dentro de esta investigación sean más precisa y determinante. De manera que la tesis sea más confiable y sirva como soporte para las futuras investigaciones.

En la presente investigación el método que se utilizará para evaluar las hipótesis será el método hipotético deductivo, ya que, “se planteó un problema de estudio delimitado y concreto” (Hernández, Fernández & Baptista, 2010, p.5). Por la misma razón, que se propuso algunas hipótesis que serán afirmadas o negadas de acuerdo a los resultados que se obtendrán dentro de la investigación que se está desarrollando.

2.2. Diseño de investigación

Lo que se está desarrollando es una investigación **no experimental**, porque según los autores Hernández, Fernández & Baptista mencionan que, dentro de la investigación se está observa

los fenómenos como se manifiestan de forma natural para después ser analizados. Por la misma razón, que no se realizará ningún tipo de manipulación intencional a cada una de las variables (2010, p.149).

2.2.1. Alcance

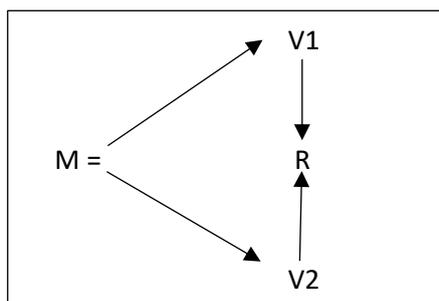
Por otro lado, los autores Hernández, Fernández & Baptista determinan, que la investigación que se está desarrollando es de carácter **transversal**, por el mismo hecho que la recopilación de datos se da en un determinado tiempo. Por consiguiente, es correlacional ya que, los datos recolectados medirán el nivel de correlación, en otras palabras, se verá la relación que tienen las dos variables de investigación (2010, p.154).

2.2.2. Orientado a la comprensión

La investigación que se está desarrollando estudia todas las actividades que suscitan dentro del distrito de La Victoria, de manera que la investigación se da de forma directa a las actividades que realizan los medios de transporte interprovincial.

Por otra parte, “la investigación no experimental es sistemática y empírica” (Hernández, Fernández & Baptista, 2010, p.150) ya que, la parte científica no tiene control respecto a ninguna de las variables independientes, exactamente porque sus manifestaciones que ya se dieron y no pueden ser manipulados.

De manera que, la interrelación que se está aplicando en esta investigación se muestra en el siguiente diagrama:



Donde:

M: representa a la muestra que se va encuestar y entrevistar

V1: Concentración de las agencias de transporte interprovincial

V2: Movilidad urbana sostenible

R: relación entre las dos variables

Tipo de investigación

El tipo de investigación es cuantitativa la se está desarrollando, porque según Hernández, Fernández & Baptista determinan que la investigación básica es aquello que utiliza bases teóricas de diferentes autores para obtener conocimientos científicos, sin la necesidad de cuestionar ninguna teoría de ellos. (2010, p.2)

Nivel de investigación

El nivel de investigación que se está aplicando en esta tesis es correlacional, porque las variables están siendo interrelacionadas, en este caso la variable de la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la variable de la movilidad urbana sostenible.

2.3. Variables y operacionalización

Cada uno de los variables de investigación presentan tres dimensiones las cuales cada dimensión conlleva sus propios indicadores, lo cual nos facilita para la medición a través de las escalas Likert con ello constatar las hipótesis planteadas, los cuales son los siguientes términos: muy en desacuerdo, algo desacuerdo, medianamente de acuerdo, algo de acuerdo, muy de acuerdo.

2.3.1. Variable 1: Concentración de las agencias de transporte interprovincial

La concentración de las agencias de transporte interprovincial es un sistema que concentra todas las acciones de diferentes índoles (social, económico, política, cultural y urbana), las cuales derivan desde un solo centro sin tener en consideración a todos los que influyen en ello, también crea un desequilibrio dentro de las ciudades conllevando a casos de exclusión social y una delimitación territorial a través del poder económico que mantienen. “la concentración de las agencias de transporte permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional”. (Olarte, 1993, p.57)

Por otro lado, según Vargas la concentración se da básicamente por el despoblamiento rural generando concentración en las áreas urbanas, ya sea de usuarios, de tipos de vehículos o de empresas informales. Y todo ello conlleva a un crecimiento descontrolado dentro de la ciudad dando consecuencias negativas. (2008, p.209)

2.3.2. Variable 2: Movilidad urbana sostenible

Movilidad urbana, “es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades” (Acevedo 2008, p. 89). Es por ello que el tema de la movilidad es mucho más resaltante que trabaja en el sentido de buscar una mejora de la ciudad misma, resolviendo de manera adecuada el gran desorden del transporte urbano que se genera por falta de una planificación adecuada.

A diario todos realizan algún tipo de transporte ya sea en sus diferentes formas y si en algún momento estos se ven interrumpidos por alguna acción negativa que ralentiza el movimiento libre de las personas genera “perturbaciones que afectan gravemente el funcionamiento de los sistemas territoriales”. (Regalado 2012, p. 31)

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLE DEPENDIENTE

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valoración
Variable 1 Concentración de las agencias de Transporte Interprovincial	La concentración de las agencias de transporte interprovincial es la concentración de diferentes indoles, de la misma forma, “la concentración permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional” (Olarte, 1993, p.57), básicamente todo inicia desde un centro en el que confluyen todas las actividades y donde el gobierno también presenta una mayor hegemonía para mostrar un poder de control sobre las acciones que realiza.	La concentración de la agencia de transporte interprovincial está ligado a la parte administrativa, económica y la concentración de poder; según Rejas, la concentración del transporte interprovincial también es subdividida en tres aspectos importantes, ya que son medios directos los que generan. (2016, p.18) como: la concentración de los usuarios, la concentración de los vehículos motorizados y por último la concentración de las agencias de transporte, son factores que conlleva a consecuencias negativas dentro de la ciudad.	Concentración de Usuario	Tipos de viajeros	¿Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo?	Ordinal/ Likert 5: Siempre. 4: Casi siempre 3: A veces. 2: Rara vez 1: Nunca
				Actividades comerciales de los viajeros	¿Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje?	
				Demanda de viajes	¿Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales?	
			Concentración de Vehículos Motorizados	Buses interprovinciales	¿Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje?	
				Vehículo público	¿Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa?	
				Vehículo privado	¿Acostumbra realizar el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa?	
			Concentración de agencias de transporte	Conectividad	¿Las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las conexiones con las secciones viales más adecuadas?	
				Accesibilidad	¿Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder?	

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLE INDEPENDIENTE

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valoración
Variable 2 Movilidad Urbana Sostenible	<p>La movilidad urbana sostenible es una acción que se realiza para trasladarse desde un punto a otro, por ende, las sociedades hacen uso de ello porque es una necesidad para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas. De la misma forma, la movilidad urbana, “es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades” (Acevedo 2008, p. 89).</p>	<p>La movilidad urbana sostenible, es todo aquello que cuenta con una estructura urbana adecuada que permite a las personas gozar de una buena calidad de vida a través de un plan que no solo involucre a los vehículos, sino que dé prioridad a las personas, permitiéndoles formar para del espacio urbano. De la misma forma la Dextre (2014) lo dimensiona en tres partes muy importantes como: sistema de la movilidad urbana, desorden de la movilidad urbana y la gestión de la movilidad urbana; estos son puntos esenciales de una ciudad.</p>	Sistema de la movilidad urbana	Infraestructura de transporte	¿Considera que las agencias de transporte interprovincial deberían tener una salida rápida a una avenida principal?	Ordinal/ Likert 5: Siempre. 4: Casi siempre 3: A veces. 2: Rara vez 1: Nunca
				Tipo de transporte	¿Hace uso de los colectivos o vans para realizar su viaje?	
				Logística de la movilidad	¿Se encuentra conforme con los servicios que brinda las agencias de transporte interprovincial?	
			Desorden de la movilidad urbana	Congestión vehicular	¿Te enfrentas al congestionamiento vehicular?	
				Categoría de vías	¿Las agencias de transportes interprovinciales se encuentran en jirones y avenidas secundarias?	
				Seguridad vial	¿Durante su viaje el transporte interprovincial respeta las condiciones de seguridad?	
			Gestión de la movilidad urbana	integración de la movilidad	¿Las agencias de transportes interprovinciales resultan ser parte de una planificación urbana integral?	
				planeación de la movilidad	¿Se debe aplicar la planificación urbana para que las agencias de transporte interprovincial resulten eficientes?	
				actores de la movilidad urbana	¿Los transportes interprovinciales son agentes directos para que se produzca el tráfico vehicular?	

2.4. Población y muestra

2.4.1. Población

Dentro del distrito de La Victoria hoy en día cuenta con 171 779 personas según INEI ya que la última encuesta desarrollada fue en el 2017, lo cual dentro del distrito existen 97 hombres por cada 100 mujeres.

Tabla N°: 1 Población en general en el distrito de La Victoria

Distrito	Mujeres	Hombres	N° de habitantes
La Victoria	57%	43%	171 779

Fuentes: INEI – Perú, 2017

2.4.2. Población de estudios

En la investigación que se está llevando a cabo se estimó 94 443 personas en el distrito de La Victoria, que fueron divididos por edades como se presenta en la siguiente tabla.

Población de estudio por edades:

Población / edades	Cantidad
20 – 24 años	15152
25 - 29 años	14240
30 - 34 años	13153
35 – 39 años	12364
40 – 44 años	10945
45 – 49 años	10501
50 – 54 años	9912
55 – 59 años	8176

La población de estudio fue tomada desde la edad de 20 años hasta los 59 años entre los hombres y mujeres.

2.4.3. Muestra

Para calcular la muestra que se va investigar dentro del distrito de La Victoria, se aplicó una fórmula de proporción poblacional, donde nos dan una valorización de 100 personas, lo cual esto nos ayudará para la recolección de datos que serán analizados en el sistema de SPSS. Por otra parte, para obtener el tamaño muestral de la investigación que se está desarrollando se tuvo que aplicar la siguiente formula.

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

Donde:

η = Tamaño de muestra

N = Tamaño de población

σ = 0.5 margen de error

Z = (1.96) 95% nivel de confianza

e = (0.09) 9% probabilidad de éxito

Desarrollo de la fórmula:

$$\eta = \frac{94\,443 \times (0.5)^2 \times (1.96)^2}{(94\,443 - 1) \times (0.09)^2 + (0.5)^2 \times (1.96)^2}$$

$$\eta = \frac{23610.75 \times 3.8416}{94442 \times 0.0081 + 0.25 \times 3.8416}$$

$$\eta = \frac{90\,703.0572}{765.9406} \quad \eta = 118.42$$

2.4.4. Muestreo

En la investigación que se desarrollando, se utilizó el muestreo probabilístico, para ser más concreto se usó el muestreo aleatorio estratificado. Porque todas las personas de alguna u otra forma tuvieron la posibilidad de que sean nominados para que sean parte de la muestra y por consiguiente se tuvo que aplicar la siguiente formula:

$$f = \frac{nh}{N} \times n^{\circ}$$

Donde:

f = Factor de distribución

nh = Sub población

n° = Muestra

N = Población total

$$f = \frac{94\ 443}{171\ 779} X 118.42$$

$$f = 65.10$$

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas e instrumentos que se aplicaron en la presente investigación nos sirvieron para obtener los datos más exactos.

2.5.1. Técnicas

Uno de las técnicas metodológicas que se aplicó en la presente investigación para la recolección de los datos fue la encuesta. Por consiguiente, se llegó a diseñar una serie de preguntas exactamente dirigida para los habitantes del distrito de La Victoria. Por otra parte, después de diseñar las preguntas de las encuestas se realizó una prueba piloto para analizar las respuestas, y así poder mejorarlas el diseño de las preguntas que serán aplicadas a las muestras predeterminadas.

2.5.2. Encuesta

Según el autor Tamayo, esta técnica de la encuesta está conformado por una serie de preguntas las cuales serán aplicadas a un grupo de personas llamadas “muestra” que se obtiene exactamente de una población, puede ser sector o un distrito, con la finalidad de saber las diferentes opiniones y hechos específicos que suscitan en su entorno con el tema que se está desarrollando (2012, p.3).

2.5.3. Instrumento de recolección de dato

El instrumento de recolección de datos exactamente es un cuestionario que conlleva un conjunto de diferentes tipos de preguntas relacionadas a las variables de investigación. Las cuales nos sirve para medir la relación que tiene las variables de investigación a la vez confirmas nuestras hipótesis. Por otro lado, el cuestionario está diseñada mediante la escala nominal de Likert.

Validez

Morales (2000) la validez del instrumento de investigación es muy importante ya que, muestra la calidad de la técnica que será aplicada para la recolección de los datos. De manera que, son evaluados por diferentes actores, como los expertos relacionados al tema o al desarrollo de un proyecto de investigación.

Validez interna

Para que el instrumento sea válida y confiable se tuvo que acudir a un juicio de tres expertos en el tema, en la siguiente tabla se muestra los resultados pertinentes.

Tabla N°: 2 Validez por expertos

	Calificación	%
Dr. Collado Luque Augusto A.	Aplicable	100%
Mgtr. Arq. Libertad Polo Romero	Aplicable	100%
Mgtr. Arq. Bustamante D. Isis	aplicable	100%

Fuente: elaboración propia

Respecto a los resultados que se muestran en la tabla, una vez pasado por la rigurosidad y juicio de los 3 expertos en el tema coincidieron en que son aplicables el instrumento de investigación.

Validez Externa

En base a esta validez externa, la presente investigación puede ser aplicada en diferentes distritos y sujetos donde haya concentración de las agencias de transporte interprovincial, a la vez en temas relacionadas sobre la movilidad urbana. Ya que, dentro de esta investigación se ha demostrado relaciones funcionales entre las variables dependientes e independientes.

Confiabilidad del instrumento

Hernández (1991) la confiabilidad del instrumento de medición para la investigación que se está desarrollando debería de contar con un nivel de coeficiente de confiabilidad. De la misma forma, para la validez del instrumento se tuvo que realizar la medición del coeficiente mediante el alfa de Cronbach. En la siguiente tabla se muestran la escala de categorías que nos ayudara a medir la consistencia del instrumento tomando en cuenta el promedio de sus correlaciones.

Tabla N°: 3 **Escala de categoría de confiabilidad**

Muy alta	Alta	Moderada	Baja	Muy baja
1.0 – 0.81	0.80 – 0.61	0.60 - 0.41	0.40 – 0.21	0.20 – 0.0

Fuente: Palella & Martins (2003)

Nivel de confiabilidad de datos

Para la confiabilidad de los datos se tuvo que realizar una prueba piloto a 10 habitantes del distrito de La Victoria, de tal manera que, los resultados de la prueba piloto se tuvieron que ingresar al SPSS para que así se pueda dar confiabilidad al instrumento por medio del alfa de Cronbach.

Confiabilidad de las variables

Para la confiabilidad de las variables se realizó una encuesta con la escala de Likert, a una cantidad de 65 personas del distrito de La Victoria, desde los 20 años hasta los 59 años de edad, este tipo de muestreo se obtuvo con dos fórmulas que son usadas para el desarrollo de una investigación, donde se tomó un 95% de nivel de confianza para la población del distrito de La Victoria que contaba con 94 443 habitantes. Por consiguiente, se llegó a utilizar el programa de SPSS 23, con la finalidad de obtener el Alfa de Cronbach, donde dio como resultado un valor mayor a 0.800, de manera que se garantiza la confiabilidad del instrumento.

Tabla N°: 4 **Resumen del procedimiento de casos**

		N	%
Caso	Válido	65	100,0
	Excluido °	0	,0
	Total	65	100,0

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Tabla N°: 5**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,913	17

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Los resultados obtenidos por el programa SPSS 23 respecto a la fiabilidad del instrumento de medición, fue de 0,913 puntos. Lo que nos muestra la escala de categoría de confiabilidad, se deduce que el instrumento de medición que se está desarrollando en la presente investigación es de consistencia interna muy alta.

Ficha técnica

Para medir la confiabilidad de las variables tanto independientes como dependientes, se desarrolló un instrumento de medición, lo cual, contenía una serie de preguntas. Donde las preguntas se obtuvieron por medio de los indicadores y los indicadores por medio de las dimensiones y las dimensiones por medio de las variables.

Para medir la variable 1: Concentración de las Agencias de Transporte Interprovincial

Para medir la variable 2: Movilidad Urbana Sostenible

Autores: Flores Alonso Gabriel

Neire Mejía Noly

Procedencia: Perú

Administración: Individual

Duración: 4 horas

Ampliación: Distrito de La Victoria

Confiabilidad: Estadístico de prueba aplicada: Alfa de Cronbach

Tabla N°: 6

Formato técnico de: Concentración de las agencias de transporte interprovincial

Aspectos Complementarios	Detalles
Objetivo:	Determinar la relación que existe entre la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.
Tiempo:	4 horas
Lugar:	Distrito de la Victoria
Hora:	9:00 am horas – 12:00 pm horas
Administración:	Individual
Niveles:	3 – Muy alto conocimiento 2 – Medio conocimiento 1 – Muy bajo conocimiento
Dimensiones	Numero de dimensiones: 3 Dimensión 1: 3 Ítems Dimensión 2: 3 Ítems Dimensión 3: 2 Ítems
Escala:	5. Siempre 4. Casi siempre 3. A veces 2. Rara vez 1. Nunca
Descripción:	Usando el programa del SPSS se desarrolló de la siguiente manera:

	<p>Si todas las respuestas son altas. El valor de la escala según el total de ítems $8 \times 5 = 40$</p> <p>Si todas las respuestas son bajas. El valor de la escala según el total de ítems $8 \times 1 = 8$</p> <p>Rango = valor máximo – valor mínimo = $40 - 8 = 32$</p> <p>La constante = rango entre números de niveles = $32/3 = 10.6$</p>
Baremación:	<p>Nivel muy alto de conocimiento = 30 – 40</p> <p>Nivel medio de conocimiento = 19 - 29</p> <p>Nivel muy bajo de conocimiento = 8 – 18</p>

Fuente: Elaboración propia

Tabla N°: 7

Formato técnico de: Movilidad Urbana Sostenible

Aspectos Complementarios	Detalles
Objetivo:	Determinar la relación que existe entre la concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.
Tiempo:	4 horas
Lugar:	Distrito de la Victoria
Hora:	9:00 am horas – 12:00 pm horas
Administración:	Individual
Niveles:	<p>3 – Muy alto conocimiento</p> <p>2 – Medio conocimiento</p> <p>1 – Muy bajo conocimiento</p>
Dimensiones	<p>Numero de dimensiones: 3</p> <p>Dimensión 1: 3 Ítems</p> <p>Dimensión 2: 3 Ítems</p> <p>Dimensión 3: 3 Ítems</p>
Escala:	<p>5. Siempre</p> <p>4. Casi siempre</p> <p>3. A veces</p> <p>2. Rara vez</p> <p>1. Nunca</p>

Descripción:	<p>Usando el programa del SPSS se desarrolló de la siguiente manera:</p> <p>Si todas las respuestas son altas. El valor de la escala según el total de ítems $9 \times 5 = 45$</p> <p>Si todas las respuestas son bajas. El valor de la escala según el total de ítems $9 \times 1 = 9$</p> <p>Rango = valor máximo – valor mínimo = $45 - 9 = 36$</p> <p>La constante = rango entre números de niveles = $36/3 = 12$</p>
Baremación:	<p>Nivel muy alto de conocimiento = 33 - 45</p> <p>Nivel medio de conocimiento = 22 - 32</p> <p>Nivel muy bajo de conocimiento = 9 - 21</p>

Fuente: Elaboración propia

Prueba piloto

La prueba piloto nos sirve para determinar nuestro instrumento de medición y mejorar con los resultados obtenidos. De la misma manera, para tener la recolección de datos exactos que se requiere para la investigación que se está desarrollando.

2.6. Método de análisis de datos

Para el desarrollo de ambas variables se diseñó una base de datos, con el instrumento de medición que fue empleado en la zona de estudio. Por otra parte, una vez obtenida los serán insertadas al programa SPSS con la finalidad de ver la confiabilidad del instrumento de medición y a la vez ver el análisis correlacional.

Por otra parte, después de la recolección y clasificación de los datos estadísticos, se empleará la distribución de frecuencia y barras graficas para ambas variables, que nos conllevará a sintetizar la información de las variables. De la misma forma se obtuvo resultados con mayor énfasis y de manera precisa la información. Lo cual en los siguientes puntos se mencionará los métodos realizados:

- ✚ La prueba piloto, para ver la confiabilidad del instrumento
- ✚ Validación del instrumento por medio de 3 expertos
- ✚ Análisis de los datos mediante el programa SPSS
- ✚ Confiabilidad del instrumento mediante el coeficiente del Alfa de Cronbach

2.6.1. Estadística inferencial

Según el autor Raffino (2018) la estadística inferencial es una deducción que permite a los investigadores mencionar o inferir conclusiones sobre los fenómenos que se observaron mediante la muestra obtenida en la zona de estudio. De la misma forma, se empleó mecanismo de nivel significativo o de intervalos de confianza en la prueba de hipótesis.

2.6.2. Prueba de hipótesis

Según los autores Hernández, Fernández y Baptista (2010) la hipótesis es una suposición para que pueda ser afirmada mediante pruebas estadísticas dentro una investigación respecto a uno o más parámetros. Por consiguiente, el investigador realiza una serie de pruebas estadísticas para afirmar la hipótesis, de manera que, se desarrolló el método estadístico de Sperman por haber hecho el uso de las escalas ordinales.

Según Guillen dice que la prueba de la hipótesis permite medir la correlación o asociación de cada uno de las variables, y de la misma forma, es aplicable cuando las mediciones son realizadas en una escala ordinal (2013, p.91).

2.6.3. Nivel de significación

Según el autor Triola (2009) el nivel de significación consiste en proporcionar los resultados de manera estadística, donde la probabilidad de que sea rechazada la hipótesis esta entre 0 y

0.05 y, por otro lado, la probabilidad de que la hipótesis sea firmada es de 0.95 y según a ello nosotros podemos afirmar o negar la hipótesis planteada en la investigación que se está desarrollando.

2.7. Aspectos éticos

En la investigación que se está desarrollando se elaboró con el cumplimiento de las referencias de la norma APA. De la misma forma, los métodos y las técnicas de los instrumentos están siendo aplicados siguiendo los pasos de la metodología de investigación.

Por otro lado, por cuestiones éticas no se llegaron a mencionar los datos personales de las personas quienes formaron parte de la encuesta, ya que, la confidencialidad es muy importante en esta etapa de la investigación. Porque, para realizar el análisis de los datos solo es necesario los resultados del instrumento aplicado.

Por otra parte, la confiabilidad y la validez de los instrumentos de investigación, fueron revisadas y aprobadas por 3 expertos dentro del campo de los temas que se están desarrollando.

2.8. Conclusiones Metodológicas

Inmediatamente después de aplicar el instrumento de medición, los datos obtenidos se les llevo al programa SPSS para que sean analizadas y de acuerdo a ello tener los resultados, las cuales son presentadas en el capítulo IV, con la intención de conocer la confiabilidad del instrumento, como también afirmar o negar la hipótesis de acuerdo al resultado que se obtenga. Por otra parte, para saber si los ciudadanos conocen el tema de lo que se esta investigando, ya que, se esta desarrollando en su distrito.

III. Aspectos Administrativos

Tabla N°: 9**Presupuesto de Materiales**

DESCRIPCION	CANTIDAD	COSTO S/.
Internet	1	150.00
Libros	2	70.00
Total		220.00

Fuente: Elaboración propia

Tabla N°: 10**Presupuesto de viáticos**

DESCRIPCION	CANTIDAD	COSTOS S/.
Alimentación	2	100.00
Movilidad	2	50.00
Total		150.00

Fuente: Elaboración propia

Tabla N°: 11**Presupuesto Total**

DESCRIPCION	COSTO
Presupuesto de Materiales	7, 378. 50
Presupuesto de Servicios	220.00
Presupuesto de Viáticos	150.00
Total	7, 748. 50

Fuente: Elaboración propia

Financiamiento

El financiamiento estuvo dividido en un 50% por parte del alumno Neire Mejía Noly y el otro 50% por parte del alumno Flores Alonso Gabriel.

Cronograma de Ejecución

Tabla N°: 12

Cronograma

ACTIVIDADES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Comprende razonablemente el proceso de investigación científica.											
Plantea el problema de investigación.											
Plantea hipótesis. Elabora los objetivos de la investigación.											
Define el diseño de investigación y operacionaliza las variables.											
Selecciona técnicas y elabora instrumentos para la obtención de datos. Aplica los instrumentos de obtención de datos.											
Obtiene datos e información. Describe los resultados.											
Elabora la discusión de resultados. Redacta el proyecto de investigación.											
Presenta preliminarmente el proyecto de investigación.											
Proyecto de investigación.											

Fuente: Elaboración propia

Tabla N°: 12

Cronograma

ACTIVIDADES	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Levantamiento de observaciones para sustentación.													
Sustentación de la investigación.													
Inicio de la segunda jornada, crítica análisis urbano/rural/síntesis y diagnóstico.													
Crítica de master plan.													
Crítica de master plan.													
Crítica y entrega de master plan.													
Crítica de programación arquitectónica.													
Crítica de programación arquitectónica.													
Crítica de programación arquitectónica.													
Crítica de programación arquitectónica.													
Crítica de programación arquitectónica.													
Segunda jornada de investigación y entrega final.													

Fuente: Elaboración propia

IV. Resultados

4.1. Resultados

Resultados descriptivos de la variable

Tabla N°: 13

Concentración de las agencias de transporte interprovincial

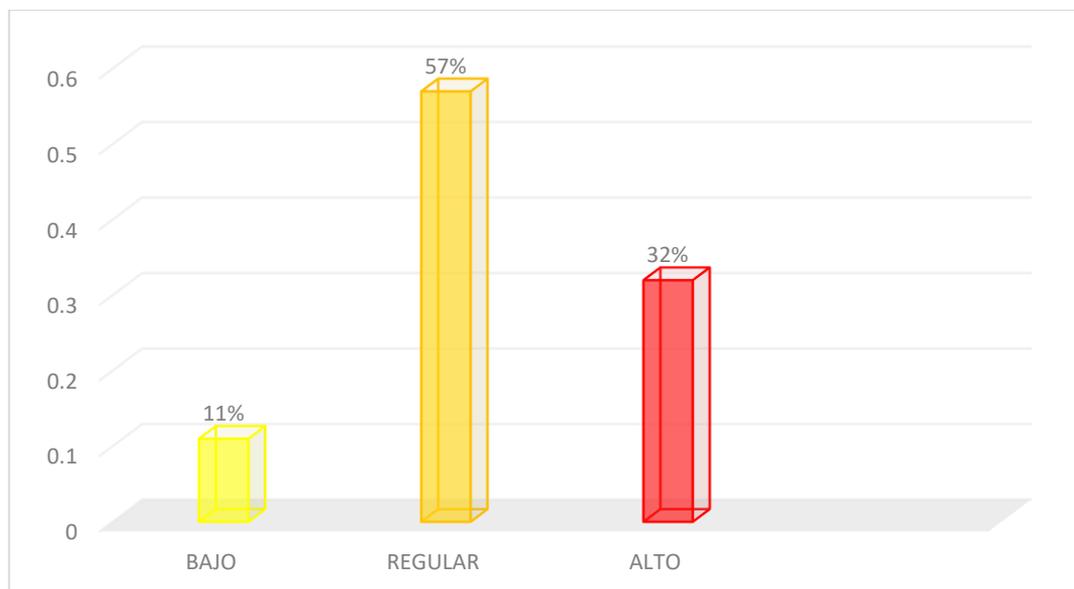
Nivel	f	%
Bajo	7	11
Regular	37	57
Alto	21	32
Total	65	100

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Figura: N° 29

Concentración de las agencias de transporte interprovincial



Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

De acuerdo a la encuesta realizada a los ciudadanos del distrito de la victoria, planteada en base a la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial y sus tres dimensiones que son concentración de usuarios, concentración de vehículos motorizados y la concentración de agencias de transporte, se puede interpretar según los resultados obtenidos, que los ciudadanos del distrito de la victoria tienen una apreciación aceptable sobre la concentración de las agencias de transporte interprovincial.

Interpretación

Se interpreta que de las 65 personas encuestadas que equivalen a un 100% de la muestra total, la cantidad de 21 encuestados que representa un 32% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 37 encuestados que representan un 57% de la muestra tiene una apreciación regular y por último 7 encuestados que representa un 11% de la muestra tiene una apreciación baja de la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial.

Tabla N°: 14

Concentración de las agencias de transporte interprovincial por dimensiones

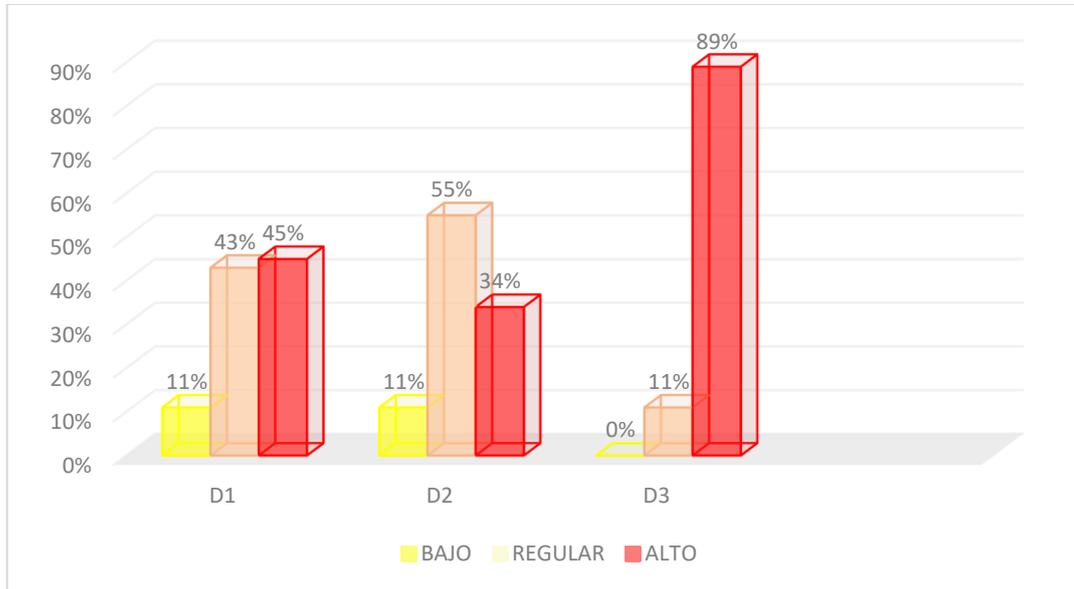
	Concentración de usuarios		Concentración de vehículos motorizados		Concentración de agencias de transporte	
	F	%	f	%	F	%
Nivel						
Bajo	7	11	7	11	0	0
Regular	28	43	36	55	7	11
Alto	29	45	22	34	58	89
Total	65	100	65	100	65	100

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Figura: N° 30

Concentración de las agencias de transporte interprovincial por dimensiones



Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

De acuerdo a la encuesta realizada a los ciudadanos del distrito de la victoria, planteada en base a la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial y sus tres dimensiones que son concentración de usuarios, concentración de vehículos motorizados y la concentración de agencias de transporte, son elementos centrales para el desarrollo de la investigación.

Interpretación

Se interpreta que de las 65 personas encuestadas que equivalen a un 100% de la muestra total, la cantidad de 29 encuestados que representa un 45% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 28 encuestados que representan un 43% de la muestra

tiene una apreciación regular y por último 7 encuestados que representa un 11% de la muestra tiene una apreciación baja de la dimensión de concentración de usuarios; por otro lado, la cantidad de 22 encuestados que representa un 34% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 36 encuestados que representan un 55% de la muestra tiene una apreciación regular y por último 7 encuestados que representa un 11% de la muestra tiene una apreciación baja de la dimensión de concentración de vehículos motorizados; de la misma manera, la cantidad de 58 encuestados que representa un 89% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 7 encuestados que representan un 11% de la muestra tiene una apreciación regular y ningún encuestado dio la apreciación baja respecto a la dimensión de concentración de agencias de transporte.

Resultados descriptivos de la variable

Tabla N°: 15

Movilidad Urbana Sostenible

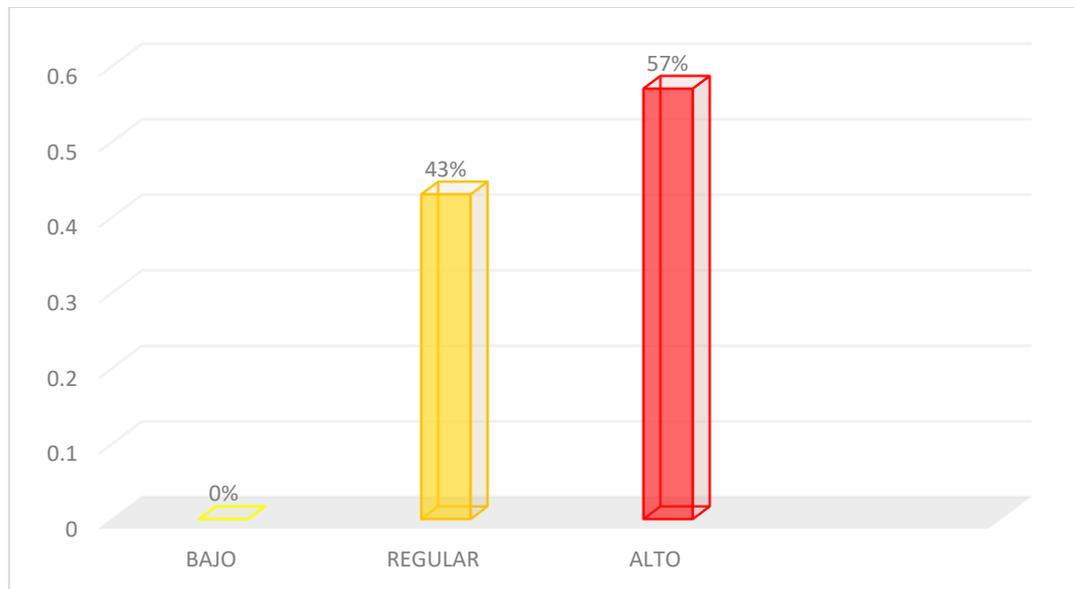
Nivel	f	%
Bajo	0	0
Regular	28	43
Alto	37	57
Total	65	100

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Figura: N° 31

Movilidad Urbana Sostenible



Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

De acuerdo a la encuesta realizada a los ciudadanos del distrito de la victoria, planteada en base a la variable movilidad urbana sostenible y sus tres dimensiones que son sistema de la movilidad urbana, desorden de la movilidad urbana y la gestión de la movilidad urbana, se puede interpretar según los resultados obtenidos, que los ciudadanos del distrito de la victoria tienen una apreciación aceptable sobre la movilidad urbana sostenible.

Interpretación

Se interpreta que de las 65 personas encuestadas que equivalen a un 100% de la muestra total, la cantidad de 37 encuestados que representa un 57% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 28 encuestados que representan un 43% de la muestra

tiene una apreciación regular y ningún encuestado dio la apreciación baja respecto a la variable de la movilidad urbana sostenible.

Tabla N°: 16

Movilidad urbana sostenible por dimensiones

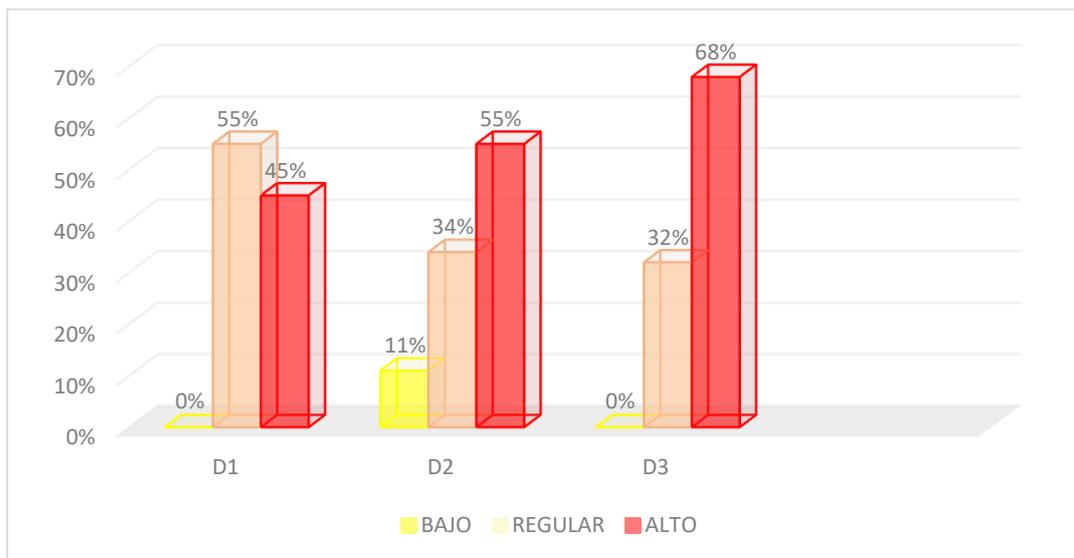
Nivel	Concentración de usuarios		Concentración de vehículos motorizados		Concentración de agencias de transporte	
	F	%	f	%	F	%
Bajo	0	0	7	11	0	0
Regular	36	55	22	34	21	32
Alto	29	45	36	55	44	68
Total	65	100	65	100	65	100

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Figura: N° 32

Movilidad urbana sostenible por dimensiones



Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

De acuerdo a la encuesta realizada a los ciudadanos del distrito de la victoria, planteada en base a la variable de la movilidad urbana sostenible y sus tres dimensiones que son sistema de la movilidad urbana, desorden de la movilidad urbana y la gestión de la movilidad urbana, son elementos centrales para el desarrollo de la investigación.

Interpretación

Se interpreta que de las 65 personas encuestadas que equivalen a un 100% de la muestra total, la cantidad de 29 encuestados que representa un 45% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 36 encuestados que representan un 55% de la muestra tiene una apreciación regular y ningún encuestado dio la apreciación baja respecto a la dimensión de sistema de la movilidad urbana; por otro lado, la cantidad de 36 encuestados que representa un 55% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 22 encuestados que representan un 34% de la muestra tiene una apreciación regular y por último 7 encuestados que representa un 11% de la muestra tiene una apreciación baja de la dimensión de desorden de la movilidad urbana; de la misma manera, la cantidad de 44 encuestados que representa un 68% de la muestra tiene una apreciación alta, de la misma forma, 21 encuestados que representan un 32% de la muestra tiene una apreciación regular y ningún encuestado dio la apreciación baja respecto a la dimensión de la gestión de la movilidad urbana.

Resultados inferenciales de la variable

Prueba de Hipótesis

En la investigación que se está desarrollando se planteó una hipótesis para verificar si existe una relación entre la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial con variable de la movilidad urbana sostenible.

La hipótesis general fue planteada de la siguiente manera:

H₀: No existe la relación entre las variables

H₁: Existe la relación entre las variables

95% Nivel de confianza

0,05 σ Nivel de significancia

Prueba de la hipótesis general

H₀: No existe la relación entre la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial con la variable de la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.

H₁: Existe la relación entre la variable concentración de las agencias de transporte interprovincial con la variable de la movilidad urbana sostenible en el distrito de la Victoria 2019.

Tabla N°: 17

Prueba de hipótesis general

			VARIABLE 01	VARIABLE 02
Rho de Spearman	VARIABLE 01	Coeficiente de correlación	1,000	,786**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	65	65
	VARIABLE 02	Coeficiente de correlación	,786**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	65	65

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

La tabla N° 16 demuestra que si existe la relación entre las variables: Concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible. Ya que, según el Rho de Spearman es .786, representando este resultado como el coeficiente de correlación positiva y alta, de la misma forma, con el nivel de significación estadístico de $p = 0,000$ de manera que, se rechaza en consecuencia la hipótesis nula lo cual demostraba que no había relación entre las variables de investigación, pero, por otro lado, se afirma la hipótesis planteada por los investigadores.

Interpretación

Se llego a interpretar que, mediante esta correlación, los ciudadanos del distrito de la victoria consideran que, la concentración de las agencias de transporte interprovincial influye en la movilidad urbana sostenible. Es necesario entender esto, ya que, son factores muy importantes para que se dé un buen desarrollo urbano.

Prueba de la hipótesis específica 1

Ho: No existe la relación entre la dimensión concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

H1: Existe la relación entre la dimensión concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

Tabla N°: 18

Prueba de hipótesis específica 1

			D1	D4
Rho de Spearman	D1	Coeficiente de correlación	1,000	,856**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	65	65
	D4	Coeficiente de correlación	,856**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	65	65

Fuente: Programa SPSS

Decisión estadística

La tabla N° 17 demuestra que si existe la relación entre las dimensiones: concentración de usuario y el sistema de la movilidad urbana. Ya que, según el Rho de Spearman es .856, representando este resultado como el coeficiente de correlación positiva y alta, de la misma forma, con el nivel de significación estadístico de $p = 0,000$ de manera que, se rechaza en consecuencia la hipótesis nula lo cual demostraba que no había relación entre las variables de investigación, pero, por otro lado, se afirma la hipótesis planteada por los investigadores.

Interpretación

Se llego a interpretar que, mediante esta correlación, los ciudadanos del distrito de la victoria consideran que, concentración de usuario influye en el sistema de la movilidad urbana. De

manera que, según correlación respecto a los resultados la concentración de los usuarios es un ente directo de la concentración e interviene con gran magnitud en el sistema de la movilidad urbana.

Prueba de la hipótesis específica 2

H₀: No existe la relación entre la dimensión concentración de vehículos motorizados y el desorden de la movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

H₁: Existe la relación entre la dimensión concentración de vehículos motorizados y el desorden movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

Tabla N°: 19

Prueba de hipótesis específica 2

			D2	D5
Rho de Spearman	D2	Coeficiente de correlación	1,000	,707**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	65	65
	D5	Coeficiente de correlación	,707**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	65	65

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

La tabla N° 18 demuestra que si existe la relación entre las dimensiones: concentración de vehículos motorizados y el desorden de la movilidad urbana. Ya que, según el Rho de Spearman es .707, representando este resultado como el coeficiente de correlación positiva y alta, de la misma forma, con el nivel de significación estadístico de $p = 0,000$ de manera que, se rechaza en consecuencia la hipótesis nula lo cual demostraba que no había relación

entre las variables de investigación, pero, por otro lado, se afirma la hipótesis planteada por los investigadores.

Interpretación

Se llegó a interpretar que, mediante esta correlación, los ciudadanos del distrito de la victoria consideran que, concentración de vehículos motorizados influye en el desorden de la movilidad urbana. De manera que, según correlación respecto a los resultados la concentración de los vehículos motorizados es un ente directo de la concentración e interviene con gran magnitud en el desorden de la movilidad urbana.

Prueba de la hipótesis específica 3

H₀: No existe la relación entre la dimensión concentración de las agencias de transportes y gestión de la movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

H₁: Existe la relación entre la dimensión concentración de las agencias de transportes y gestión de la movilidad urbana el distrito de La Victoria 2019

Tabla N°: 20

Prueba de hipótesis específica 3

			D3	D6
Rho de Spearman	D3	Coeficiente de correlación	1,000	,835**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	65	65
	D6	Coeficiente de correlación	,835**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	65	65

Fuente: Programa SPSS

Elaboración propia

Decisión estadística

La tabla N° 19 demuestra que si existe la relación entre las dimensiones: concentración de las agencias de transportes y gestión de la movilidad urbana. Ya que, según el Rho de Spearman es .835, representando este resultado como el coeficiente de correlación positiva y alta, de la misma forma, con el nivel de significación estadístico de $p = 0,000$ de manera que, se rechaza en consecuencia la hipótesis nula lo cual demostraba que no había relación entre las variables de investigación, pero, por otro lado, se afirma la hipótesis planteada por los investigadores.

Interpretación

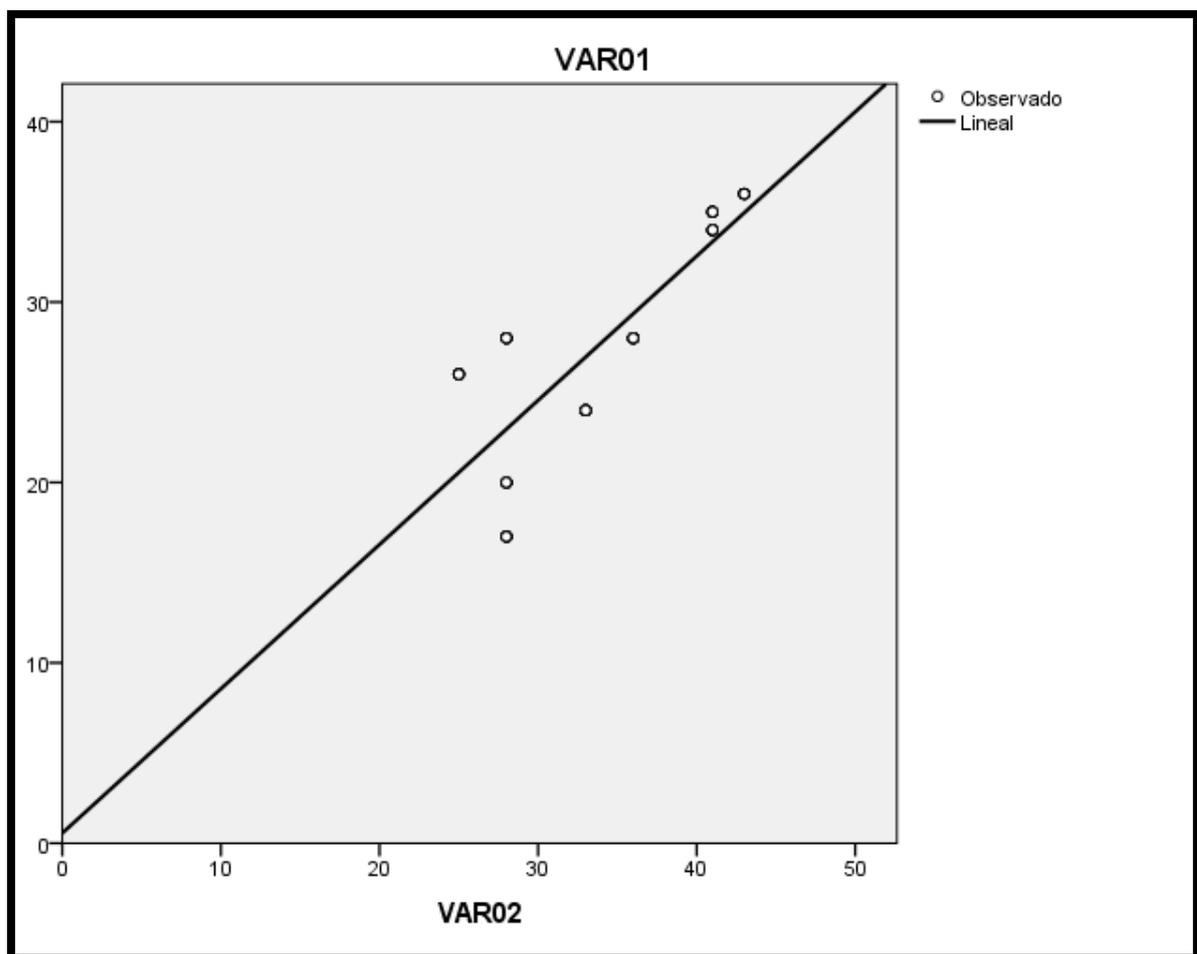
Se llego a interpretar que, mediante esta correlación, los ciudadanos del distrito de la victoria consideran que, concentración de las agencias de transportes influye en la gestión de la movilidad urbana. De manera que, según correlación respecto a los resultados la concentración de las agencias de transportes es un ente directo de la concentración e interviene con gran magnitud en la gestión de la movilidad urbana.

Resultados de diagrama de dispersión de variable

Interpretación

En la siguiente figura podemos observar que la variable 1, concentración de las agencias de transporte interprovincial tiene una relación directa entre la variable 2, movilidad urbana sostenible.

Figura: N° 33 **Diagrama de dispersión de variable**



Fuente: Programa SPSS

V. Discusión

5.1. Discusión Descriptiva

5.1.1. Discusión de la variable 1

Respecto al análisis descriptivo de la primera variable, concentración de las agencias de transporte interprovincial, dio como resultado la apreciación de los usuarios del distrito de La Victoria según la encuesta realizada con un nivel alto de 32% y con un nivel moderado de 57%. Por consiguiente, este resultado guarda relación con los resultados obtenidos por el investigador Quispe y Montero (2010) en su tesis que lleva como título “Impacto de la concentración en la región Junín: el desarrollo frustrado” quienes menciona que la concentración conlleva a diferentes aglomeraciones dentro de la ciudad, lo que tenían una percepción de nivel alta por parte de los ciudadanos. De la misma manera, los investigadores hacen mención también que la concentración que se produce en Lima puede ser explicado principalmente por el tamaño del mercado y el coste del transporte entre regiones, ya que Lima concentra la mayor cantidad del PBI y además que Lima a comparación de Junín concentra mayor cantidad de parque automotor entre ellos los principales buses interprovinciales y ello determina el ingreso comercial.

5.1.2. Discusión de la variable 1 por dimensiones

Respecto al análisis descriptivo de las dimensiones de la primera variable, (concentración de las agencias de transporte interprovincial) la percepción de la dimensión de la concentración de los usuarios es de 45% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto, de la misma forma, la dimensión de la concentración de los vehículos motorizados es de 34% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto y por último la dimensión de la concentración de las agencias de transporte es de 89% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto. Por consiguiente, este resultado guarda relación con

los resultados obtenidos por el investigador Castro (2014) en su tesis que lleva como título “hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del valle de México” quien menciona que las prácticas del desarrollo urbano está basada en una concentración irritable, lo que tenían una percepción de 68% de nivel alta lo cual, podemos decir que está en un promedio equivalente a nuestra investigación, por otra parte, las concentraciones están establecidos en algunas políticas públicas que buscan favorecer y priorizar la circulación de los automóviles privados, que juntamente ligado a un sistema de transporte que posee una baja capacidad, ineficiencia y descoordinación, pueden propiciar una complicada accesibilidad basados en tendencias hacia un modelo insostenible del desarrollo urbano.

5.1.3. Discusión de la variable 2

Respecto al análisis descriptivo de la segunda variable, movilidad urbana sostenible, dio como resultado la apreciación de los usuarios del distrito de La Victoria según la encuesta realizada con un nivel alto de 57%. Por consiguiente, este resultado guarda relación con los resultados obtenidos por el investigador Regalado (2012) en su tesis que lleva como título “La logística de la Movilidad Urbana y su articulación con el desarrollo de la Movilidad Metropolitana Sostenible” ya que, la movilidad urbana sostenible no se da de manera positiva por la misma gestión que son aplicadas por los políticos y la concentración dentro del distrito, a la vez tenían una percepción de 79% de nivel alta, es decir son temas que se dan y se están desarrollando hoy en día dentro de la ciudad de manera que la gran mayoría tiene conocimiento sobre ello. gestión de la movilidad urbana sostenible; de la misma forma, todo ello conlleva a un desarrollo frustrado a toda la población de Lima Metropolitana respecto a su calidad de vida.

5.1.4. Discusión de la variable 2 por dimensiones

Respecto al análisis descriptivo de la segunda variable, (movilidad urbana sostenible) la percepción de la dimensión del sistema de la movilidad urbana sostenible es de 45% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto, de la misma forma, la dimensión de la logística de la movilidad es de 55% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto y por último la dimensión de la gestión de la movilidad urbana sostenible es de 68% según lo usuarios encuestados del distrito de La Victoria teniendo como resultado de nivel alto. Por consiguiente, este resultado guarda relación con los resultados obtenidos por el investigador Mazario (2015) en su tesis que lleva como título “movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia” ya que, sus resultados obtenidos en su investigación fueron de 75% con un nivel alto de percepción. Por otra parte, explica que el esparcimiento urbano genera incrementos entre la distancia que tienen que recorrer las personas para poder realizar sus actividades rutinarias, como también puede producir diferentes impactos, ejemplo el efecto barrero, que distancia diversas zonas de su territorio, cercadas por vías que no se puede circular a menos que se tenga algún tipo de vehículo motorizado.

5.2. Discusión inferencial

5.2.1. Discusión de la hipótesis general

La concentración de las agencias de transporte interprovincial se relaciona con la movilidad urbana sostenible, según los usuarios del distrito de La Victoria 2019, con un Rho de Spearman de ,786 que representa un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$, mediante esta, se puede interpretar que la concentración de las agencias de transporte interprovincial influye en la movilidad urbana sostenible, limitando el desarrollo urbano, económico, social y ambiental de la ciudad.

De tal manera que el resultado obtenido se relaciona con lo estudiado por el Magister Castro (2014), ya que dentro, de su investigación existe un coeficiente de correlación resultado obtenido por el SPSS con un Rho Spearman de ,854 presentando un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$. De la misma forma, afirma que: la relación existente entre la concentración y la Movilidad Urbana sostenible debe tener una regulación, ya que, las prácticas del desarrollo urbano está basada en una concentración irritable, establecidos en algunas políticas públicas que buscan favorecer y priorizar la circulación de los automóviles privados, que juntamente ligado a un sistema de transporte que posee una baja capacidad, ineficiencia y descoordinación, pueden propiciar una complicada accesibilidad basados en tendencias hacia un modelo insostenible del desarrollo urbano. Por lo tanto, los resultados de la investigación coinciden con las conclusiones realizadas por el autor en discusión

5.2.2. Discusión de la hipótesis específica 1

La concentración de usuario influye dentro del sistema de la movilidad urbana, ya que, el primero actúa de forma negativa sobre la segunda. Según los usuarios del distrito de La

Victoria 2019, con un Rho de Spearman de ,0856 que representa un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$; de acuerdo a ello, se puede interpretar que la concentración de usuarios no siempre resulta ser favorable dentro de una ciudad, porque repercute con el sistema de la movilidad urbana.

De tal manera que el resultado obtenido se relaciona con lo estudiado por el licenciado Tarazona (2016), dentro de su investigación afirma qué: la relación existente entre los ciudadanos y la Movilidad Urbana sostenible debe tener una regulación, ya que, es un derecho fundamental de todas las personas y que tiene que estar garantizado en un marco de igualdad en toda condición y sin discriminaciones de ningún tipo, de tal manera que el desplazamiento que puedan requerir las personas no debe repercutir de modo negativo en su calidad de vida ni en alguna posibilidad de desarrollarse, tanto en aspectos económicos, sociales, culturales, educativos y ambientales. Razón por la cual, la concentración de usuarios interviene de forma negativa en el sistema de la movilidad urbana lo que origina la aglomeración de personas en un solo punto provocando tráfico peatonal, y evitando el acceso fluido de las personas y vehículos.

5.2.3. Discusión de la hipótesis específica 2

La concentración de los vehículos motorizados conlleva al desorden de la movilidad urbana, ya que, el primero actúa de forma negativa para que se produzca lo segundo. Según los usuarios del distrito de La Victoria 2019, con un Rho de Spearman de ,707 que representa un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$; de acuerdo a ello, se puede interpretar que la concentración de los vehículos motorizados no siempre resulta ser favorable dentro de una ciudad, porque impulsa al desorden de la movilidad urbana sostenible.

De tal manera que el resultado obtenido se relaciona con lo estudiado por el magister Urquiza (2017) dentro de su investigación afirma que: se busque aminorar impactos negativos asociados al transporte con el fin de generar una mejora en la calidad de vida de todo turista y ciudadano, aparte de estar contribuyendo en el desarrollo sostenible. Por lo que se puede decir, que la concentración de los vehículos motorizados es un factor que promueve al desorden de la movilidad urbana sostenible; por lo que, tanto como el distrito de La Victoria y la ciudad de Lima sufren de este tipo de problemas, por lo que evita un buen desarrollo urbanos, social y económico.

5.2.4. Discusión de la hipótesis específica 3

La concentración las agencias de transporte frustra una buena gestión de la movilidad urbana, ya que, el primero actúa de forma negativa para que no se desarrolle de manera eficiente lo segundo. Según los usuarios del distrito de La Victoria 2019, con un Rho de Spearman de ,0835 que representa un nivel muy alto con una significancia estadística de $p=0.000$; de acuerdo a ello, se puede interpretar que la concentración de las agencias de transportes no siempre resulta ser favorable dentro de una ciudad, porque impide en el desenvolvimiento de la gestión de la movilidad urbana sostenible.

De tal manera que el resultado obtenido se relaciona con lo estudiado por el doctor Regalado (2012) dentro de su investigación afirma que: dentro de la gestión de la movilidad urbana, la logística de la movilidad no siempre considera buenas relaciones es por ello que se deja influenciar de manera negativa por la concentración de agencias de transporte. A diferencia de otras concentraciones, la concentración de las agencias de transportes contempla la aglomeración de vehículos de gran envergadura, lo que genera un desarrollo limitado en la gestión de la movilidad urbana sostenible; dificultando la fluidez vehicular y peatonal dentro del distrito de La Victoria como también en la ciudad de Lima.

VI. Conclusión

Conclusiones Estadísticas

6.1. Conclusión General

La concentración de las agencias de transporte interprovincial tiene relación con un nivel elevado con la movilidad urbana sostenible, de acuerdo a los usuarios del distrito de la victoria, 2019. Con un Rho de Spearman de ,786 y una significancia de $p = 0.000$

6.2. Conclusiones Específicas

La concentración de usuarios tiene relación con un nivel elevado con el sistema de la movilidad urbana, de acuerdo a los usuarios del distrito de la victoria, 2019. Con un Rho de Spearman de ,856 y una significancia de $p = 0.000$

La concentración de vehículos motorizados tiene relación con un nivel elevado con el desorden de la movilidad urbana, de acuerdo a los usuarios del distrito de la victoria, 2019. Con un Rho de Spearman de ,707 y una significancia de $p = 0.000$

La concentración de agencias de transporte tiene relación con un nivel elevado con la gestión de la movilidad urbana, de acuerdo a los usuarios del distrito de la victoria, 2019. Con un Rho de Spearman de ,835 y una significancia de $p = 0.000$

Conclusiones Descriptivas

6.3. Conclusión General

Referente a las variables de investigación, los resultados que se obtuvo mediante la encuesta realizada a los usuarios del distrito de la victoria, consideran que el centralismo de las agencias de transporte interprovincial influye en la movilidad urbana sostenible, a la vez se reafirma la hipótesis planteada. De manera que, dentro del distrito de La Victoria no se puede realizar un terminal terrestre que pueda abastecer la cantidad de empresas que existen, por lo que, es necesario plantear en las periferias de la ciudad de Lima, dependiendo la demanda de los viajeros.

6.4. Conclusiones Específicas

Por otro lado, se concluye que la concentración de usuarios tiene relación con el sistema de la movilidad urbana, de acuerdo a los resultados obtenidos mediante la encuesta realizada, de esa manera se reafirma la hipótesis planteada. Ya que, el sistema de la movilidad urbana es muy importante para que los usuarios desarrollen sus actividades cotidianas.

Así mismo, la concentración de los vehículos motorizados conlleva para que se dé el desorden de la movilidad urbana, de esta manera se reafirma la hipótesis planteada, ya que, ambas dimensiones tienen una relación según los resultados obtenidos mediante la encuesta. Estos dos factores intervienen de manera negativa para impulsar a un buen desarrollo de la ciudad.

Se concluye que, la concentración de las agencias de transporte tiene una relación con la gestión de la movilidad urbana, de acuerdo a las encuestas realizadas, a la vez, se reafirma la hipótesis planteada. Es decir, la ineficiencia de la gestión de la movilidad urbana conlleva a tener excesivos casos de la concentración de las agencias de transporte interprovincial.

VII. Recomendación

Recomendaciones prácticas

7.1. Primero

Al ministerio de transportes y comunicaciones (MTC) se le recomienda que en cada plan urbano que se realice, tengan en cuenta como opción primordial descentralizar las agencias de transporte interprovincial, para que de esta manera la movilidad urbana sostenible se desarrolle de manera eficiente acorde a los estudios mostrados.

Como segunda opción se le recomienda la ejecución de un terminal terrestre de gran envergadura que debe estar ubicada en Lima Sur, que ayudará a reducir la proliferación y la concentración de las agencias de transportes informales en el distrito de La Victoria.

7.2. Segundo

Se recomienda a los proyectistas y planificadores que tenga como objetivo principal dentro del sistema de la movilidad urbana un espacio seguro y adecuado para que los usuarios puedan trasladarse desde un punto a otro, así evitar la concentración de ello en un espacio específico.

7.3. Tercero

Se le recomienda a los Policías de tránsito, Sutran y a las Municipalidades ser más rigurosos con el cumplimiento de las normas de transporte y así evitar la aglomeración de los vehículos motorizados para que se pueda disminuir el desorden de la movilidad urbana.

7.4. Cuarto

Se les recomienda a las municipalidades contar con una buena gestión de la movilidad urbana, a la vez supervisar que las agencias de transporte interprovincial y clausurar las que no cumplan con todas las normativas.

Recomendaciones investigativas

7.5. Primero

Referente a la investigación que se está desarrollando se les recomienda a las universidades e instituciones tocar más sobre los temas de la concentración y la movilidad urbana sostenible, ya que, son los que se están dando con mayor complejidad dentro de la ciudad.

7.6. Segundo

Por el otro lado, se les recomienda a todos los estudiantes de arquitectura o relacionadas a ella, realizar investigaciones con mayor profundidad sobre los sistemas de la movilidad urbana y la concentración de usuarios, por la misma razón, que son temas nuevos que requieren mayor énfasis de estudio.

7.7. Tercero

De la misma forma, se les recomiende a los futuros investigadores realizar la investigación mixta, ya que, también es necesario tener un punto de vista sobre los temas que se investigan. Por lo que, la interacción entre los usuarios da mayor claridad a obtener los resultados del proyecto de investigación.

7.8. Cuarto

Respecto a las dimensiones de concentración, se les recomienda realizar una investigación abierta y en campo, ya que, es un factor muy importante que se da dentro de una ciudad, pero no en todos los casos se da de forma positiva y también es importante ampliar el tema de la movilidad urbana sostenible para tener informaciones actualizadas.

VIII. Propuestas

8.1 Concepción de la Propuesta Urbano Arquitectónica.

Después de haber realizado la investigación teórica en el distrito de La Victoria, enfocado en el tema de, Concentración de las agencias de transporte interprovincial y la movilidad urbana sostenible, se obtuvo como resultado los siguientes aspectos; el distrito de La Victoria anteriormente no fue planificado para que se desarrolle un tipo de concentración de las agencias de transporte interprovincial, ya que, según la investigación realizada afecta de forma negativa el desarrollo de las actividades dentro del distrito, porque sus vías principales como secundarias no están aptas para que exista una fluidez de buses interprovinciales, ya que, las agencias de transporte interprovinciales se encuentran en las calles, jirones y avenidas, donde los buses por tener un mayor tamaño obstaculiza e impide la fluidez vehicular. Es por ello que de acuerdo a los resultados de la investigación es necesario plantear un proyecto arquitectónico de un terminal terrestre, que se ubique fuera del distrito de la Victoria, ya que para este tipo de proyecto tiene que haber un espacio disponible de gran tamaño por la misma capacidad que requiere; por otra parte, el distrito de La Victoria se encuentra sumamente ocupada con ningún terreno disponible para que se pueda desarrollar un proyecto de gran envergadura. Es necesario realizar un terminal terrestre en las periferias de la ciudad de Lima, porque como se puede apreciar la ciudad va creciendo año tras año y si se realiza un proyecto tiene que ser un proyecto pensado a futuro. Por otra parte, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) planteo ubicar tres agencias de transporte interprovincial en el Norte, Sur y Este de la ciudad de Lima por la demanda de llegada que existe por parte de los usuarios.

El motivo por la que se está planeando un terminal terrestre en el Sur de la ciudad de Lima, es porque, de acuerdo a la investigación realizada la demanda de llegada de los

usuarios a la ciudad de Lima está divididas en tres partes fundamentales las cuales son; del Norte con un 55% del Sur 31% y del Este un 14%. De la misma manera, es necesario recalcar del porqué no se planteó en el norte de la ciudad de Lima, es justamente porque existe un terminal terrestre “Plaza Norte” que alberga la llegada de los usuarios del Norte del país. Por consiguiente, la segunda opción es plantear un terminal terrestre en el Sur de la ciudad de Lima, primero por la demanda y segundo porque no existe un terminal terrestre formal de gran tamaño con la capacidad de albergar a los usuarios.

Por otro lado, Lima sur comprende 11 distritos, de las cuales, el distrito de Villa el Salvador se encuentra en desarrollo y su ubicación del mencionado distrito es muy importante con respecto a los demás, ya que, se encuentra en la parte céntrica y como también tiene conexión con los distritos que los rodea, por ello el proyecto como un terminal terrestre interprovincial en la Zona Sur de la ciudad de Lima, beneficiaría mucho tanto a los ciudadanos del distrito como a los turistas, ya que, se estaría proponiendo en un lugar estratégico con la finalidad de erradicar la concentración y la proliferación de las agencias de transporte interprovincial del distrito de La Victoria, por otra parte, la ubicación de este proyecto es muy importante lo cual se planteará específica y estratégicamente para que el desarrollo urbano y la movilidad urbana sostenible se dé, de manera positiva en la ciudad de Lima, además dentro del terminal terrestre se planteará un área de comercio, con la finalidad de evitar el comercio informal y ambulatorio al entorno del proyecto, por lo que, este, contará con espacios sumamente de uso público. A la vez, este tipo de proyecto cumplirá todas las normativas priorizando la funcionalidad entre los ambientes para brindar un mejor servicio a los usuarios quienes hacen uso de ello.

IX. Referencia bibliográfica

Bibliografía

- Acevedo, J. (2008). Comentarios al documento del Plan Maestro de Movilidad, en El futuro de la movilidad en Bogotá, Cuadernos del Informe de Desarrollo Humano para Bogotá. *PNUD*, 83 – 92.
- Arias, S y Correa, N. (2015). Aproximación teórica para el análisis de la accesibilidad del sistema de transporte como factor de desarrollo sustentable. *Transporte y territorio*, 13, 170 – 184.
- Arocena, J. (2002). *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Uruguay: Taurus.
- Arreola, R., Moreno, L. y Carrillo, J. (2013). Logística de transporte y su desarrollo. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*. Recuperado de: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2013/transporte.html>
- Bybee, R. (1991). Planet Earth in crisis: how should science educators respond? *The American Biology Teacher*, 53 (3), 146 – 153.
- Boareto, R. (2003). A mobilidade urbana sustentável. [Movilidad Urbana Sustentable]. *Dos Transportes*, 25 (100), 45 – 56.
- Borja, M. y Rivas, L. (2015). *Proyecto arquitectónico de un terminal turístico de autobuses interurbanos en la ciudad de la Libertad* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://ri.ues.edu.sv/4909/1/Anteproyecto%20arquitect%C3%B3nico%20para%20terminal%20tur%C3%ADstica%20de%20autobuses%20interurbanos%20para%20la%20ciudad%20y%20puerto%20de%20La%20Libertad.pdf>
- Bull, A. (2003). Congestión de tránsito: el problema y como enfrentarlo. *Cepal*. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/6/S0301049_es.pdf
- Brundtland, H. (1987). *Informe Brundtland*. New York: Oxford University Press.

- Cárdenas, M., Gaviria, A. y Meléndez, M. (2005). *La infraestructura de transporte en Colombia*. Bogotá: Fedesarrollo.
- Carmona, S. (1998). *La negociación para una antropología intercultural de desarrollo sostenible*. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Castro, O. (2014). *Hacia un Sistema de Movilidad Urbana Integral y Sustentable en la zona metropolitana del valle de México* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>
- Crompton, J. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6 (3), 408 – 454.
- Delgado, D. (2014). *Terminal de trasportes centro cultural norte de Bogotá* (Tesis de grado). Recuperado de: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/4037/tesis296.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dextre, J. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: PUCP – Fondo editorial.
- Díaz-Osorio, M y Marroquín, J. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura*. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=125146891010>
- Espinoza, G. (2016). *Terrapuerto interprovincial Lima Norte distrito de los Olivos – Lima – Perú*. (Tesis de grado). Recuperado de: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USMP_e3b4f43fd689628db84aa68fb87b05a7
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *Eure*, 34 (94), 41 – 53.

- Fodness, D. (1994). Measuring tourist motivation. *Annals of Tourism Research*, 21 (3), 551 – 581.
- Gallopín, G. (2003). Sostenibilidad y desarrollo Sostenible: un enfoque sistémico. *CEPAL*.
Recuperado de:
<http://estudioscriticosdesarrollo.com/desarrollosostenible/GallopínDesaSustSistemico.pdf>
- García, S. (2015). Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea. *Dearq*, (17). 29 – 39.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Bogotá: Reverté.
- Hernández, J. (2014). *Terminal Terrestre para contribuir a la solución del caos urbano vehicular en la ciudad de Huámuco* (Tesis de grado). Recuperado de:
<http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/279/HERN%C3%81NDEZ%20ZEVALLOS%2C%20JOHNNATAN%20SCOTT.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Islas, V. (2007). Análisis de los sistemas de transporte. *Instituto Mexicano del Transporte*.
Recuperado de:
<https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt307.pdf>
- Islas, V., Rivera, César y Torres, G. (2002). Estudio de la demanda de transporte. *Instituto Mexicano del Transporte*. Recuperado de:
<https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt213.pdf>
- Lescano, S. (2013). *Manual del desarrollo sostenible*. Málaga: Marcombo.
- León, A. (2016). *Diseño de un terminal terrestre interprovincial en el Norte de Quito* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/11946>

- Litman, T. (2002). Gestión de la Movilidad: Transporte Sostenible. *Medio Ambiente e Infraestructura*. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Gestion-de-la-movilidad-Todd-Litman.pdf>
- Lizárraga, C. (2006). Movilidad Urbana Sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, 4 (22), 283 – 321.
- López, A., Sabin, F., Fernández, A. y Sánchez, A. (2012). *Sistemas de movilidad urbana sostenible*. Madrid: Comunicación en el XI Congreso de sociología.
- Mazarío, J. (2015) *Priorización de proyectos de mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de valencia* (Tesis de grado). Recuperado de: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/59436/MAZAR%C3%8DO%20-%20Priorizaci%C3%B3n%20de%20proyectos%20mejora%20para%20la%20movilidad%20urbana%20sostenible%20en%20la%20ciudad%20de%20Va....pdf?sequence=1>
- Miralles, G. y Cebolla, A. (2013). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
- Möller, R. (2013). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia* (Tesis de grado). Recuperado de: <https://d-nb.info/969757379/34>
- Neves, D. (2013). *Modelo de desarrollo local sostenible: el caso del Municipio de Sao Joao Del Rei (Brasil)*. (Tesis de grado). Recuperado de: <https://www.tdx.cat/handle/10803/145320#page=1>
- Olarte, E. (1993). *La economía regional de Lima: Crecimiento, urbanización y clases populares urbanas*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Pico, M., Gonzáles, R. y Noreña, O. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16 (2), 190 – 204.

- Pinzón, C. (2018). *Terminal terrestre interprovincial para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible de los pobladores en Cañete* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/UCV/29477>
- Quispe, H y Montero, B. (2015). *Impacto del centralismo en la región Junín: el desarrollo frustrado* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://repositorio.uncp.edu.pe/handle/UNCP/2263>
- Ramírez, A y Nieto, S. (2016). *Estación central de transferencia de Lima* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://repositorio.urp.edu.pe/handle/urp/888>
- Regalado, G. (2012). *La logística de la Movilidad Urbana y su articulación con el desarrollo de la Movilidad Metropolitana Sostenible* (Tesis de grado). Recuperado de: <https://es.slideshare.net/capregalado/sustentacion-de-tesis-de-maestria-uni-2012-fin2>
- Rejas, A. (2016). *Terminal terrestre Lima sur* (Tesis de grado). Recuperado de: https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620843/Rejas_VA.pdf;jsessionid=13D90B16285A95A04DDE87F7A47DB2B3?sequence=1
- Rogers, R. (2001). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rojas, F. (2005). *Aportes para melhoria da gestao do transporte público por onibus de Bogotá, a partir das experiencias de Belo Horizonte e Curitiba*. (Tesis de Maestría, Pontificia Universidade Catolica do Paraná).
- Santos, L y Sanz, J. (2008). Ciudades con atributos: Conectividad, Accesibilidad y Movilidad. *Ciudades*, 11, 13 – 32.
- Silva, L. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. *Territorios*, 22, 33 – 64.
- Tarazona, E. (2016). *Regulación de la Movilidad Urbana Sostenible en el Perú* (Tesis de grado). Recuperado de:

http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/353/1704%2011_Tesis%20Elioth%20Tarazona%20Alvarez.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Thomson, Ian. y Bull, A. (2001). La congestión de tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Cepal*. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6381/1/S01060513_es.pdf

Torres, J. (2016). *Terrapuerto Lima Este, ñaña. Lima – Perú*. (Tesis de grado). Recuperado de: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USMP_a81bd2f05931f26085b544ce33ba68b4

Túqueres, V. (2017). *Estudio de factibilidad para la implementación del terminal de transferencia de pasajeros en el Cantón Guano, provincia de Chimborazo, periodo 2016 – 2017*. (Tesis de grado). Recuperado de: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/8033/1/112T0046.pdf>

Urquiza, D. (2017). *Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca* (Tesis de grado). Recuperado de: <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/UCV/11784?show=full>

Urzúa, A. y Caqueo, A. (2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. *Terapia Psicológica*, 30 (1), 61 – 71.

Vargas, Z. (2008). Centralismo, descentralización y expectativas de la ciudadanía (Conchucos Bajo – Región Ancash). *Investigaciones Sociales*, 12 (21), 203 – 220.

Wegener, M. (2004). *Land – use transport interaction: state of the art: what can we learn from North America?* Dortmund: Institute of Spatial Planning.

X. Anexos

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLE DEPENDIENTE

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valoración
Variable 1 Centralismo de Transporte Interprovincial	<p>El centralismo de las agencias de transporte interprovincial es la concentración de diferentes indoles, de la misma forma, "el centralismo permite organizar una sociedad a partir de un estado central y el cual surge de manera funcional" (Olarte, 1993, p.57), básicamente todo inicia desde un centro en el que confluyen todas las actividades y donde el gobierno también presenta una mayor hegemonía para mostrar un poder de control sobre las acciones que realiza.</p>	<p>El centralismo de la agencia de transporte interprovincial está ligado a la parte administrativa, económica y la concentración de poder, según Rojas, el centralismo del transporte interprovincial también es subdividida en tres aspectos importantes, ya que son medios directos los que generan. (2016, p.18) como: la concentración de los usuarios, la concentración de los vehículos motorizados y por último la concentración de las agencias de transporte, son factores que conlleva a consecuencias negativas dentro de la ciudad.</p>	Concentración de Usuario	Tipos de viajeros Actividades comerciales de los viajeros Demanda de viajes	¿Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo?	Ordinal/ Likert 5: Siempre. 4: Casi siempre 3: A veces. 2: Rara vez 1: Nunca
					¿Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje?	
					¿Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales?	
			Concentración de Vehículos Motorizados	Buses interprovinciales Vehículo público Vehículo privado	¿Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje?	
					¿Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa?	
					¿Acostumbra realizar el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa?	
			Concentración de agencias de transporte	Conectividad Accesibilidad	¿Las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las conexiones con las secciones viales más adecuadas?	
					¿Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder?	

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: Movilidad Urbana

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		SI	No	SI	No	SI	No	
8	SISTEMA DE LA MOVILIDAD URBANA Considera que las agencias de transporte interprovincial tienen una infraestructura de vía directa a las avenidas principales.	/		/		/		
9	Hace uso de los colectivos o vans para realizar su viaje	/		/		/		
10	Se encuentra conforme con los servicios de viaje que brinda las agencias de transporte interprovincial	/		/		/		
	DESORDEN DE LA MOVILIDAD URBANA	SI	No	SI	No	SI	No	
11	Te enfrentas al congestionamiento vehicular	/		/		/		
12	Las agencias de transportes interprovinciales se encuentran en jirones y avenidas secundarias	/		/		/		
13	Durante su viaje el transporte interprovincial respeta las condiciones de seguridad	/		/		/		
	GESTION DE LA MOVILIDAD URBANA	SI	No	SI	No	SI	No	
14	Los transportes interprovinciales resultan parte de una planificación urbana integral	/		/		/		
15	Las agencias de transporte interprovincial cumplen con un horario adecuado de llegada y salida de buses	/		/		/		
16	Los transportes interprovinciales son agentes directos para que se produzca el congestionamiento vehicular	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir [...]** **No aplicable [...]** **15, de octubre del 2019**

Apellidos y nombres del juez evaluador: **DR. ROMERO LIBERTAD** DNI: **06104523**

Especialidad del evaluador: **ARQUITECTURA URBANISTA**

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

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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


 DNI: 06104523

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	CONCENTRACION DE USUARIOS							
1	Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo	/		/		/		
2	Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje	/		/		/		
3	Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales	/		/		/		
	CONCENTRACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS							
4	Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje	/		/		/		
5	Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
6	Qué a menudo realiza el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
	CONCENTRACION DE AGENCIAS DE TRANSPORTE							
7	La conectividad de las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las secciones viales más adecuadas	/		/		/		
8	Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir [...] No aplicable [...] 15, de octubre del 2019

Apellidos y nombre s del juez evaluador: PAOLO ROBERTO LAZZARINI DNI: 88104523

Especialidad del evaluador: ABOGADO EN DERECHO

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

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: Movilidad Urbana

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		SI	No	SI	No	SI	No	
	SISTEMA DE LA MOVILIDAD URBANA							
8	Considera que las agencias de transporte interprovincial tienen una infraestructura de vía directa a las avenidas principales.	/		/		/		
9	Hace uso de los colectivos o vans para realizar su viaje	/		/		/		
10	Se encuentra conforme con los servicios de viaje que brinda las agencias de transporte interprovincial	/		/		/		
	DESORDEN DE LA MOVILIDAD URBANA							
11	Te enfrentas al congestionamiento vehicular	/		/		/		
12	Las agencias de transportes interprovinciales se encuentran en jirones y avenidas secundarias	/		/		/		
13	Durante su viaje el transporte interprovincial respeta las condiciones de seguridad	/		/		/		
	GESTION DE LA MOVILIDAD URBANA							
14	Los transportes interprovinciales resultan parte de una planificación urbana integral	/		/		/		
15	Las agencias de transporte interprovincial cumplen con un horario adecuado de llegada y salida de buses	/		/		/		
16	Los transportes interprovinciales son agentes directos para que se produzca el congestionamiento vehicular	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** **Aplicable después de corregir [...]** **No aplicable [...]** 15, de octubre del 2019

Apellidos y nombres del juez evaluador: Bustamante D. Luis DNI: 06600219

Especialidad del evaluador: Planificadores Urbano Regional

¹ Claridad: Se refiere sin dificultad alguna al enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.
³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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

Luis Bustamante

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		SI	No	SI	No	SI	No	
	CONCENTRACION DE USUARIOS							
1	Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo	/		/		/		
2	Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje	/		/		/		
3	Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales	/		/		/		
	CONCENTRACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS							
4	Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje	/		/		/		
5	Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
6	Qué a menudo realiza el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
	CONCENTRACION DE AGENCIAS DE TRANSPORTE							
7	La conectividad de las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las secciones viales más adecuadas	/		/		/		
8	Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable No aplicable después de corregir [...] No aplicable [...] 15 de octubre del 2019

Apellidos y nombre s del juez evaluador: Bustamante D. Isis DNI: 06600219

Especialidad del evaluador: Planzificador Urbano Regional

Isis Bustamante

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

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

Nota: Suficiencia, se otorga suficiencia cuando los ítems priorizados son suficientes para medir la dimensión

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: Movilidad Urbana

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		SI	No	SI	No	SI	No	
	SISTEMA DE LA MOVILIDAD URBANA							
8	Considera que las agencias de transporte interprovincial tienen una infraestructura de vía directa a las avenidas principales	/		/		/		
9	Hace uso de los colectivos o vans para realizar su viaje	/		/		/		
10	Se encuentra conforme con los servicios de viaje que brinda las agencias de transporte interprovincial	/		/		/		
	DESORDEN DE LA MOVILIDAD URBANA							
11	Te enfrentas al congestionamiento vehicular	/		/		/		
12	Las agencias de transportes interprovinciales se encuentran en jirones y avenidas secundarias	/		/		/		
13	Durante su viaje el transporte interprovincial respeta las condiciones de seguridad	/		/		/		
	GESTION DE LA MOVILIDAD URBANA							
14	Los transportes interprovinciales resultan parte de una planificación urbana integral	/		/		/		
15	Las agencias de transporte interprovincial cumplen con un horario adecuado de llegada y salida de buses	/		/		/		
16	Los transportes interprovinciales son agentes directos para que se produzca el congestionamiento vehicular	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [L] Aplicable después de corregir [...] No aplicable [...] 15 de octubre del 2019

Apellidos y nombres del juez evaluador: ERILANDO LUCQUE ADEGUZO DNI: 8.673.505.2

Especialidad del evaluador: DOCTOR

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión
³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

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



N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		SI	No	SI	No	SI	No	
	CONCENTRACION DE USUARIOS							
1	Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo	/				/		
2	Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje	/		/		/		
3	Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales	/		/		/		
	CONCENTRACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS							
4	Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje	/		/		/		
5	Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
6	Qué a menudo realiza el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa	/		/		/		
	CONCENTRACION DE AGENCIAS DE TRANSPORTE							
7	La conectividad de las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las secciones viales más adecuadas	/		/		/		
8	Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder	/		/		/		
8	Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [...] No aplicable [...] 15, de octubre del 2019

Apellidos y nombres del juez evaluador: COLLAO LURDE ARGENTINO A DNI: 06735052

Especialidad del evaluador: DOCTOR

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.
³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo





DATOS INSERTADOS.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	Item01	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
2	Item02	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
3	Item03	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
4	Item04	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
5	Item05	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
6	Item06	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
7	Item07	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
8	Item08	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
9	Item09	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
10	Item10	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
11	Item11	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
12	Item12	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
13	Item13	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
14	Item14	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
15	Item15	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
16	Item16	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
17	Item17	Numérico	2	0		{1, Nunca}...	Ninguno	7	Derecha	Ordinal	Entrada
18	D1	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
19	D2	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
20	D3	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
21	VAR01	Numérico	4	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
22	D4	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
23	D5	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
24	D6	Numérico	2	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada
25	VAR02	Numérico	4	0		Ninguno	Ninguno	7	Derecha	Escala	Entrada

Vista de datos **Vista de variables**

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

DATOS INSERTADOS.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda

Visible: 26 de 26 variables

	Item01	Item02	Item03	Item04	Item05	Item06	Item07	Item08	Item09	Item10	Item11	Item12	Item13	Item14	Item15	Item16	Item17
1	4	3	4	4	2	3	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4
2	4	4	4	1	1	1	4	5	5	3	4	4	1	3	4	4	5
3	3	2	1	2	4	5	4	5	4	3	2	1	2	3	3	3	4
4	5	4	5	5	2	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5
5	5	5	5	4	4	3	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5
6	2	2	3	2	2	1	3	5	3	4	2	3	2	5	3	2	4
7	4	2	4	4	4	2	4	4	2	4	2	4	4	4	2	4	2
8	5	5	4	4	5	3	4	4	5	3	5	4	4	5	5	5	5
9	4	2	2	2	1	1	2	3	3	3	2	2	2	3	5	4	4
10	4	3	4	4	2	3	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4
11	4	4	4	1	1	1	4	5	5	3	4	4	1	3	4	4	5
12	3	2	1	2	4	5	4	5	4	3	2	1	2	3	3	3	4
13	5	4	5	5	2	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5
14	5	5	5	4	4	3	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5
15	2	2	3	2	2	1	3	5	3	4	2	3	2	5	3	2	4
16	4	2	4	4	4	2	4	4	2	4	2	4	4	4	2	4	2
17	5	5	4	4	5	3	4	4	5	3	5	4	4	5	5	5	5
18	4	2	2	2	1	1	2	3	3	3	2	2	2	3	5	4	4
19	4	3	4	4	2	3	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4
20	4	4	4	1	1	1	4	5	5	3	4	4	1	3	4	4	5
21	3	2	1	2	4	5	4	5	4	3	2	1	2	3	3	3	4
22	5	4	5	5	2	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5
23	5	5	5	4	4	3	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5

Vista de datos **Vista de variables**

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

Cuestionario

Contenido	Nunca	Rara vez	A veces	Casi siempre	Siempre
	1	2	3	4	5
V1. Concentración de las agencias de transporte interprovincial					
D1. Concentración de usuarios					
Realiza su viaje con fines de comercio, turismo o trabajo					
Las agencias de transportes interprovinciales tienen en cuenta las actividades que realiza antes de su viaje					
Con que frecuencia realiza sus viajes interprovinciales					
D2. Concentración de vehículos motorizados					
Acostumbra hacer el uso de los buses interprovinciales para realizar su viaje					
Acostumbra realizar el uso del vehículo público para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa					
Acostumbra realizar el uso del vehículo privado para su traslado de la agencia a su vivienda o viceversa					
D3. Concentración de agencias de transporte					
La conectividad de las agencias de transportes interprovinciales toma en cuenta las secciones viales más adecuadas					
Las agencias de transporte interprovincial son fáciles de ubicar y acceder					
V2. Movilidad urbana sostenible					
D4. Sistema de la movilidad urbana					
Considera que las agencias de transportes interprovinciales deberían tener una salida rápida a una avenida principal					
Hace uso de los colectivos o vans para realizar su viaje					
Se encuentra conforme con los servicios de viaje que brindan las agencias de transporte interprovincial					
D5. Desorden de la movilidad urbana					
Te enfrentas al congestionamiento vehicular					
Las agencias de transportes interprovinciales se encuentran en jirones y avenidas secundarias					
Durante su viaje el transporte interprovincial respeta las condiciones de seguridad					
D6. Gestión de la movilidad urbana					
Las agencias de transporte interprovincial resultan ser parte de una planificación urbana integral					
Las agencias de transporte interprovincial cumplen con un horario adecuado de llegada y salida de buses					
Los transportes interprovinciales son agentes directos para que se produzca el congestionamiento vehicular					

Bandeja de entrada de tareas: PI 2019-II

Título de la tarea	Información	fechas	Semejanza	Comportamiento
W1		comienzo 25-sep-2019 1:04 PM Debido 25-oct-2019 11:59 p.m. Enviar 03-oct-2019 12:00 A.M		Enviar  
Taller de tesis		comienzo 26-sep-2019 3:04 PM Debido 31-oct-2019 11:59 p.m. Enviar 04-oct-2019 12:00 A.M		Enviar  
w2		comienzo 20-oct-2019 10:17 a.m. Debido 04-nov-2019 11:59 p.m. Enviar 04-nov-2019 12:00 A.M	14% 	Enviar  
revisión		comienzo 04-nov-2019 4:52 PM Debido 25-nov-2019 11:59 p.m. Enviar 12-nov-2019 12:00 A.M	15% 	Reenviar  
u1		comienzo 15-nov-2019 2:54 PM Debido 22-nov-2019 11:59 p.m. Enviar 23-nov-2019 12:00 A.M		Enviar  