



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Accesibilidad y Usos de Suelos en el Conglomerado Universitario de
Los Olivos, 2008 - 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ARQUITECTO

AUTORES:

Falcon Bellido, Abel Fernando (Orcid: 0000-0002-4596-0211)

Nuñez Bonilla, Stefany D'Jesús (Orcid: 0000-0001-7602-0313)

ASESOR:

Arq. Espinola Vidal, Juan Jose (Orcid: 0000-0001-7733-7558)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Sostenible y Adaptación al Cambio Climático.

LIMA, PERÚ

2022

Dedicatoria

Dedicamos este trabajo a nuestras familias, quienes nos inculcaron valores y por el apoyo incondicional en todas las etapas de nuestras vidas. También a nuestros docentes por proporcionarnos los conocimientos necesarios para nuestra carrera. Y a nuestros amigos que nos han apoyado y han estado con nosotros durante este tiempo.

Agradecimiento

En primer lugar, agradecemos a Dios por brindarnos la fuerza necesaria y permitirnos haber logrado esta meta tan importante para nuestra vida, así mismo expresamos nuestro agradecimiento a la universidad y docentes de la carrera profesional de Arquitectura por el apoyo a ser mejores a lo largo de nuestra vida universitaria y en especial al asesor de tesis Arq. Juan José Espinola Vidal, por sus enseñanzas, apoyo y paciencia y colaboración en la realización de esta tesis. Finalmente, y no menos importante, agradecemos a nuestros padres porque sin sus esfuerzos nos habríamos terminado la carrera y a personas que fueron las voces de esta tesis

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	8
II. MARCO TEÓRICO.....	11
III. METODOLOGÍA.....	20
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	20
3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de Categorización.....	21
3.3. Escenario de Estudio.....	21
3.4. Participantes.....	22
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	24
3.6. Procedimiento.....	25
3.7. Rigor Científico.....	26
3.8. Método de análisis de datos.....	26
3.9. Aspectos éticos.....	27
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	27
4.1. Factores para la creación del Conglomerado Universitario.....	27
4.2. La infraestructura vial como bloqueos urbanos.....	30
4.3. La perspectiva de la ciudad sobre la movilización.....	35
4.4. Efectos Económicos a partir de la Aglomeración de Usos del Suelo.....	40
V. CONCLUSIONES.....	44
VI. RECOMENDACIONES.....	45
REFERENCIAS.....	47
ANEXOS.....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Participantes de entrevistas	21
Tabla 2: Estudiantes provenientes de provincia y del extranjero, y estudiantes que estudian y trabajan, 2018	42
Tabla 3: Empresas de transporte que cruzan el CU, 1985-2019	56
Tabla 4: Matriz de Categorización	57

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Características de movilidad	12
Figura 2: Estructuras de Ciudades Compactas	13
Figura 3: Escenario de estudio.	19
Figura 4: Usos principales y secundarios con paraderos formales e informales de mototaxis divididos para la Panamericana Norte (2009-2019)	25
Figura 5: Inadecuada infraestructura peatonal en vías de Alfredo Mendiola (2012-2022)	27
Figura 6: Inadecuada infraestructura peatonal en vías de Alfredo Mendiola (2012-2022)	27
Figura 7: Delimitación del conglomerado universitario	29
Figura 8: Análisis de mapa de usos de suelo (2004-2019)	30
Figura 9: Bloqueo de vía peatonal en la zona 2 y 5	31
Figura 10: Bloqueo de vía peatonal en la zona 2 y 5	31
Figura 11: Flujos de movilización en vías secundarias 2019	33
Figura 12: Denuncias realizadas por el Lugar del Hecho	34

Resumen

Las centralidades son sistemas en constante evolución a través de etapas desde su formación. Estas inician por una necesidad social común, donde la llegada de nuevas actividades principales influye en su evolución territorial. Por lo tanto, para entender mejor este fenómeno se tiene como objetivo analizar la influencia de la accesibilidad hacia los usos de suelo en zonas industriales, para lograrlo se utilizó un enfoque cualitativo de tipo básica con un diseño de investigación fenomenológico – longitudinal, donde los resultados indicaron que los factores para la formación de estos conglomerados se ven perjudicados por su infraestructura vial que funcionan como bloqueos urbanos, donde los efectos que dejó la actividad industrial influyen en la percepción de la población y se impone sobre la movilización. De esta manera demostramos que la necesidad de accesibilidad en estas etapas, tendrá relación directa con los usos de suelos, ya que, a inicios de este proceso, la necesidad por transporte público se presenta como modo predominante, donde luego, la accesibilidad pasará a ser influida por estos mismos usos de suelos ya conformados, en donde la caminata será la más requerida, pero estará limitada por la calidad y perspectiva de las vías que dejaron las actividades anteriores.

Palabras clave: accesibilidad urbana, usos de suelo, movilidad urbana, centralidades, atractores urbanos.

Abstract

Centralities are systems in constant evolution through stages since their formation. These begin with a common social need, where the arrival of new main activities influences their territorial evolution. Therefore, to better understand this phenomenon, the objective is to analyze the influence of accessibility towards land uses in industrial areas, to achieve this a basic qualitative approach was obtained with a phenomenological - longitudinal research design, where the results indicated that the factors for the formation of these conglomerates are harmed by their road infrastructure that function as urban blockades, where the effects left by industrial activity influence the perception of the population and prevail over mobilization. In this way we show that the need for accessibility in these stages will be directly related to land use, since, at the beginning of this process, the need for public transport is the predominant mode, where later, accessibility will become influenced by these same land uses already formed, where the walk will be the most required, but it will be limited by the quality and perspective of the roads that the previous activities abandoned.

Key words: urban accessibilty, land use, urban mobility, centralities, urban attractors.

I. INTRODUCCIÓN.

La zona industrial de Lima Norte colindante a la Panamericana Norte por el este, hoy Los Olivos, para los años 40 presentaba actividades industriales resultantes de la expansión del Centro de Lima y el mejoramiento del puerto del Callao (Ludeña, 2008, p. 92), para Joseph, Pereyra y Marín (2009), esto generó la necesidad por puestos de trabajo que fueron aprovechados por migrantes del norte del país, los cuales encontraron trabajos en puestos industriales y comerciales ubicados en ambos lados de la Panamericana (pp. 83-91).

Sin embargo, para el año 1989, la creación del distrito de Los Olivos, que desagregó esta zona del distrito de San Martín de Porras, generó la necesidad por usos no industriales para la satisfacción de las actividades que requería esta población, lo que evitó la consolidación de la industria como principal actividad, en una zona donde actualmente coexisten usos industriales y los nuevos usos educativos, residenciales y comerciales. En el año 2006, según el Plano de Zonificación de Los Olivos (2006), esta zona presentaba una tipología de industria liviana y gran Industria, en donde el 23% de los terrenos no residenciales se encontraban sin uso o vacíos (Ver anexo 1). Estos terrenos de gran tamaño que podían cubrir el arribo de gran cantidad de población, además de la mejora de la Panamericana Norte y la creación de la avenida Universitaria, provocaron la inminente llegada de nuevas actividades productivas a la zona.

La existencia del Colegio Precursores de la Independencia Nacional (PIN) y el colegio IE. 2078 nuestra Señora de Lourdes, ambos inaugurados en el año de 1972 más la llegada de la Universidad César Vallejo en el año 2008, con sus respectivas gestiones para su cambio de uso de suelo, modificaron la función de esta gran área, en donde la UCV actúa como el atractor predominante de la zona, ya que según Regalado (2012), hasta el año 2011, este generaba más de 80 mil viajes por día (p. 416), convirtiéndolo en el mayor generador de viajes de Lima Norte. Esta experiencia, desde la llegada de esta universidad, atrajo la atención de otros centros universitarios que percibieron la misma oportunidad de inversión en esta zona, lo que generó la llegada de la Universidad de Ciencias y Humanidades en el 2009 y la Universidad Privada del Norte en el 2010 forjando un aumento continuo de viajes hacia esta zona con el pasar de los años.

La llegada de estos centros de educación superior, además de tiendas por departamentos y organismos públicos a la zona, incrementaron la llegada de población flotante a través de los años. Solo la población universitaria para el año 2010, según el II Censo Universitario Nacional (2011), fue de 12415 estudiantes, mientras que, según la página web de estas universidades, para el año 2016 se registraron 89397 estudiantes, septuplicando el número de alumnos que llegaban al conglomerado universitario. Este incremento poblacional, originó nuevas formas de movilización, fomentando la llegada de nuevas empresas de transporte que cruzan la zona (Ver anexo 2), como también la creación de paraderos formales e informales de mototaxis a los alrededores de las universidades, esto generó un cambio en la apreciación de las personas hacia la zona, en donde pasó de ser una zona industrial a percibirse como un Conglomerado Universitario (CU).

Además, la necesidad de acceder al eje principal de llegada que es la Panamericana Norte, generó que las empresas de transporte utilicen ciertas vías locales, las cuales no son aptas para el transporte público, causando problemas no solo a la infraestructura de sus vías sino también a calidad de vida en estas zonas aledañas, asimismo, se generaron pequeños establecimientos comerciales y viviendas con fines comerciales y habitacionales que tratan de abastecer las necesidades de su población, no solo para las universidades sino también para la zona residencial y sus alrededores.

Dicho esto, entendemos que en esta parte de Los Olivos, la consolidación de estos nuevos usos de suelos dentro de una zona industrial sin una previa adecuación urbana, fue determinante en la forma en cómo las personas llegan, se mueven y viven dentro del conglomerado, además sabemos que este fenómeno de movilidad se viene dando en varios puntos de Lima Norte, y consideramos que está relacionado al limitado estudio que se tuvo sobre la accesibilidad de la zona, como también a las distintas definiciones que tuvo la movilidad a través de los años, por ejemplo, Aarón et al. (2019), comentan que en el siglo XX el factor principal de movilidad era el vehículo, donde el transporte predominaba sobre la persona. A través de los años estas definiciones comenzaron a variar a favor del peatón, donde Tanikawa y Paz (2021), priorizan la accesibilidad del transeúnte sobre todo medio motorizado con el propósito de generar una movilidad urbana sostenible.

Se debe tener en cuenta que las ciudades están formadas por múltiples factores que son necesarios para su adecuado funcionamiento, y la predominancia de una sobre otra, puede causar en la persona una perspectiva no idónea de la ciudad. En países en el cual el transporte público predomina sobre la persona y lo vuelve un actor secundario, donde su infraestructura vial se encuentra por debajo de la tierra o en puentes vehiculares, podría influenciar de manera negativa en algunos aspectos de la salud mental, Jacobs (1992), comenta que la persona percibe a la ciudad por sus características, si sus calles presentan cualidades negativas, la ciudad será negativa para el transeúnte, requiriendo de un paisaje urbano con mejores cualidades.

Es así que, con la finalidad de seguir influenciando el avance en los conceptos teóricos y aportar a nivel de conocimiento práctico para la ciencia, se diseñó a modo de objetivo principal, analizar la influencia de la accesibilidad hacia los usos de suelo en el conglomerado universitario de Los Olivos, con la cual se procuró responder la pregunta principal ¿De qué manera la Accesibilidad influye en los Usos de Suelos en el Conglomerado Universitario de Los Olivos?

Así mismo surgieron nuestros tres objetivos específicos, siendo el primero analizar de qué manera las nuevas actividades del conglomerado inciden sobre las rutas por las cuales las personas se movilizan, lo que formuló la pregunta ¿De qué manera la actividad del suelo incide en los medios de movilización en el Conglomerado Universitario de Los Olivos?, además de identificar la forma en que la perspectiva de las personas influye en su elección por qué rutas movilizarse, lo que generó la pregunta ¿De qué forma el comportamiento social de las personas influye en los modos de transporte en el Conglomerado Universitario de Los Olivos?, y por último determinar de qué modo los medios de movilización actúan sobre los servicios complementarios en el conglomerado universitario, creando la pregunta ¿De qué manera los medios de movilización actúan sobre los servicios complementarios en el conglomerado universitario de Los Olivos?

El conocimiento que se tiene de la zona y las preguntas formuladas anteriormente forjó el planteamiento de la hipótesis general de investigación, donde la accesibilidad reflejada en los modos y medios de movilización de la zona influyen de forma directa en la forma de movilizarse hacia los distintos usos de suelo en el conglomerado universitario de Los Olivos.

II. MARCO TEÓRICO.

El presente trabajo estudió la influencia de la accesibilidad sobre los distintos usos de suelo, tomando a la persona como el actor principal de movilidad y analizado desde teorías que lo relacionan con la ciudad y su movilización, estos requieren de métodos que expliquen y profundicen esta relación, pero que, al no encontrarse investigaciones expresamente sobre usos de suelo y accesibilidad, antecedentes concernientes a la movilidad urbana tomaron importancia como principal fuente de investigación.

El primer estudio de Segura y Jiménez (2020), quienes a partir de su estudio en la GAM de San José (Costa Rica), concluyen en que la ineficacia de las vías de movilización, no se planean en relación de los usos de suelos ya existentes, lo cual coincide con los exámenes realizadas en la zona de estudio, siendo la caminata, el caso más crítico de esta investigación, debido al nulo o escaso nivel de infraestructura peatonal hacia los paraderos seleccionados de la zona, similar al estudio de Rojas et al. (2019), quienes estudian la relación entre los distintos equipamientos de la localidad de Los Ángeles (Chile), y la proximidad a sus modos más importantes de transporte, concluyendo que la accesibilidad de los centros y periferias de esta ciudad presentan grandes diferencias, las zonas con facilidades de acceso, presentan mejores y mayores oportunidades con respecto a la necesidad de su población, aun así, recorra largas distancias, pero siempre con el deseo poder acceder a pie.

Además Jordi (2017), quien a través de un estudio sobre el impulso de la utilización de vehículos de transporte no motorizados en la ciudad de Sevilla (España), concluye que estos sirven como alternativa para solucionar los prejuicios que tiene el transporte urbano, ya que hoy en día las ciudades están diseñadas para el beneficio del transporte motorizado tanto privado como público, en donde el uso de la bicicleta o caminata vuelve la ciudad más habitable, gracias a su libertad de movimiento y el contacto con la imagen de la ciudad. Estas investigaciones analizan la relación entre los usos de suelo o equipamientos, con la movilización del transeúnte, en los cuales se resalta la necesidad por una mejor accesibilidad peatonal entre el origen y el destino, como menciona Fitch (2017) en su teoría sobre el territorio.

Existen dos artículos que muestra la predominancia del vehículo motorizado en la ciudad, siendo el primero el de Mateu, Seguí y Ruiz (2017), quienes en su investigación sobre los viajes de cercanía en Mallorca (España), concluyen que la congregación moderada de personas por actividades turísticas, aumentó la necesidad social de moverse en esta isla, ya que los viajes de proximidad examinados muestran una mayor cantidad de desplazamientos no motorizados a través de los años, sin embargo, estas movilizaciones no son más que el 30% del total de desplazamientos al día, en donde el transporte público masivo y la utilización del automóvil o taxis, todavía son los más utilizados.

De la misma manera Navarro et al. (2018), seleccionaron 4 avenidas importantes para la estructura del transporte urbano de la ciudad de Santiago (Chile), con la finalidad de analizar los beneficios de una buena red de transporte hacia los tiempos de viajes y a la imagen urbana, donde concluyen que, para evitar una segregación urbana influenciada por los costos de viajes y la calidad de la infraestructura de transporte, las mismas vías no deben funcionar como bloqueos en la ciudad.

Mientras tanto, Obregón y Betanzo (2015), quienes a través de los patrones de viajes que tienen la población de la Zona Conurbada de Querétaro (México), afirman que el ingreso económico de la persona influye en la decisión de elegir el medio de transporte a utilizar, sobre todo en población con ingresos medios y medios bajos, en donde la calidad del sistema de transporte urbano, más el tiempo de viaje, además del tiempo de llegada hasta el paradero y la espera, agranda la decisión del usuario a su no utilización. Igualmente Calonge-Reillo (2018), estudia la relación entre los medios de movilidad y la forma en cómo la población del sur del AM de Guadalajara (México) acceden a los servicios de la ciudad, donde concluye que, la manera en la que se movilizan en esta área, depende del estrato económico de su población, mencionando que en periferias menos acomodadas buscan recorrer la ciudad a través de medios de movilización no motorizados, es aquí donde se requieren más los recursos viales de su entorno para su aprovechamiento.

También López et al. (2019), investigan la relación entre los grupos sociales y la necesidad de moverse hacia atractores de salud en La Plata (Argentina), donde concluyen que la distancia entre el origen y destino, más el ingreso del

usuario y su género, condicionan la llegada hacia estas actividades, además que la necesidad del transporte público por sortear la congestión vehicular, entorpecen el recorrido e incrementa el tiempo de llegada al destino. En estas tres investigaciones, determinan que los costos en la movilidad son de gran importancia para la utilización de modos de transporte tal y como comenta Campos, De Rus y Nombela (2007) en su teoría de la economía del transporte.

Por otro lado, Serrano & Durán (2020), estudian la expansión socioespacial y la complejidad de las periferias que presentan las centralidades en la ciudad de Quito (Ecuador), en donde tienen como conclusión que la aglomeración de ciertas actividades en nodos centrales, se caracterizan por su gran accesibilidad y su bajo índice de fragmentación, estas actividades atraen y compactan nuevos elementos que llegan a este espacio como complemento, donde la localización de estos nuevos servicios requiere de fácil conectividad.

De la misma manera Zumetsu, Barría y Barrientos (2020), evalúan la influencia de la estructura urbana referente a la accesibilidad de dos barrios en evolución en Valdivia (Chile), el cual concluye que la cercanía que tiene la población desde su origen hasta los principales nodos de actividades, fomenta la intensificación de usos ubicados dentro de este recorrido, atrayendo mayor congregación de personas, siempre y cuando su condición espacial y la calidad de este espacio favorezca a esta movilización. Finalmente, el concepto de complejidad relaciona la interacción entre la persona, el área y la actividad, influidos por el factor de la proximidad, en la que Miramontes, Lugo y Sosa (2017) definen esta dinámica como Sistemas Complejos.

Por último, dos investigaciones netamente sobre generadores de viajes, que están elaborados en el mismo sector industrial de Lima Norte, hacen referencia de manera indirecta a la complejidad de la zona. El primero concierne a Ramírez (2017), donde analiza la movilidad reflejada en el transporte público desde su aparición y su progresivo avance, como elemento que interviene en el desarrollo de los conglomerados de Lima Norte (Perú), el cual concluye que el ordenamiento de estas centralidades, en torno a las actividades urbanas, a los usos de suelo y la oferta por transporte público, limitan ciertos patrones de movilización, sobre todo en zonas con cercanía a nodos de gran densidad vehicular con presencia de transporte público menores.

Con respecto a lo anterior, Vega (2017) también se centró en el proceso de reorganización de las centralidades de Lima Norte (Perú), el cual buscó analizar la dimensión que tiene el conglomerado comercial de Independencia como atractor y su influencia en la percepción del usuario, el cual concluye que los viajes motivados por necesidades de adquisición de productos o de consumo requieren de proximidad entre el origen y su destino, donde los defectos del entorno por el cual la población transita, generan en el poblador una percepción negativa e insegura de la zona.

El análisis de los antecedentes, recuperó aspectos importantes que requiere la movilidad para su funcionamiento en las ciudades, dirigidos hacia estudios como la de Dupuy (1995), en su teoría del territorio del automóvil, que relaciona a la cultura vehicular con una sociedad mecanizada, la cual no permite la transformación de esta a una ciudad moderna, en este sentido el vehículo motorizado se ha convertido en el medio de movilidad por excelencia de las personas, según Cruz (2018), las principales características de estas ciudades mecanizadas, favorecen la utilización de vehículos motorizados sobre otros modos de movilización y al excesivo uso de las vías públicas como estacionamientos.

En países norteamericanos los medios de movilización predominan sobre su territorio, vías subterráneas y puentes vehiculares por los aires que cubren las ciudades, solo fomentan una perspectiva poco agradable para las personas, Kruse (2019), se refiere a estas tipologías como una forma de segregador, sobre todo en ciudades que presentan vías o puentes vehiculares con gran cantidad de carriles y niveles.

Si bien estos diseños buscan acortar tiempos de viajes, ya que la población requiere de llegar a tiempo a sus centros de trabajo o estudios, Meng, Rau y Mahardhikha. (2018), comentan que las ciudades deben comprender el comportamiento de las personas en los viajes desde su origen hasta su destino, donde el tiempo de viaje del usuario inicia desde la llegada al paradero, más su tiempo de espera, seguido del recorrido en el vehículo hasta su destino.

En Latinoamérica la necesidad por movilización se ve reflejado en los modos de transporte, ya que, en estos países, existe una gran variedad de empresas de transporte tanto públicos como privados, Regalado (2019), comenta que estas

prácticas sociales de viajes abarcan aspectos de origen y destino, y normalmente son realizados través del uso del transporte urbano formal e informal, ya que Angotti e Irazábal (2017), reafirman que los problemas de congestión vehicular generalmente están ligados a la deficiencia de su infraestructura vial como factor principal, afectando no solo a los desplazamientos de estos vehículos, sino también a la accesibilidad peatonal.

Avances en la infraestructura vial de las ciudades, ya sean proyectos de renovación o diseño de nuevas rutas, además del aumento del sector automotriz a nivel mundial fomentan en la población un nivel de autonomía y libertad para la elección de rutas de viaje y modos de transporte para llegar a su destino, estos viajes se incrementan en el eje central de la ciudad, sobre todo en centros de aglomeración urbanos, donde los tiempos de viaje aumentan mientras la distancia hacia los centros van creciendo (Rodríguez, 2021).

Si bien el modo de transporte por buses es el principal en ciudades Latinoamericanas, en los últimos años, la necesidad por modos más rápidos de llegada, influenció a la cuantificación de los automóviles de servicios públicos como el taxi, y aún más en los últimos 10 años a través de aplicativos de celulares, según Moreira, Espinoza y Zapata (2020), esto se da debido a los avances de nuevas tecnologías informáticas que favorecen a la infraestructura vial, adicionando este nuevo modo de transporte que en años anteriores no estuvo planificado.

Nuevos estudios sobre los principios que tienen Campos, De Rus y Nombela (2007) en su relación con la economía en el transporte, muestran que debido a factores económicos, característicos de estados en progreso, el transporte motorizado se muestra como el modo predominante de la ciudad, este presenta variedad de costos, algunos más accesibles que otros, en donde transporte público formal que brinda el estado, a pesar que presentan un costo elevado, es la segunda forma elegida por la población para trasladarse debido a que presenta una infraestructura adecuada y diseñada para la reducción del tiempo de llegada.

Los grupos de familias con un nivel económico bajo, que presentan una cantidad de integrantes mayor a 4.15, realizan normalmente un promedio de 7.5 viajes al día (Poveda, Márquez y Monroy, 2017, p. 28), es así que la utilización de la bicicleta y la caminata podrían ser alternativas de ahorro, debido a que el coste

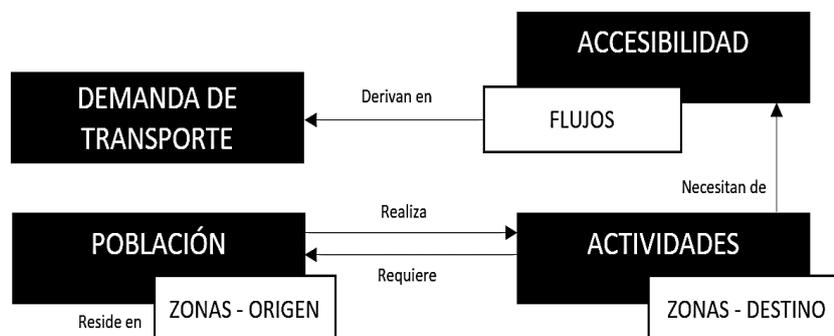
total de transporte diario sobrepasa sus capacidades monetarias mensuales, siendo la razón por la cual siempre buscarán estar más cerca a sus actividades diarias, es así que según Sagaris y Landon, (2017), la elección del uso de la bicicleta fomentará una mejor planificación urbana de ejes peatonales y ciclistas en la ciudad, y servirá como un modo sostenible para la población en años futuros.

Existe una relación entre el desarrollo de las ciudades y los usos de suelo, como por ejemplo los negocios de todo tipo y su dependencia con la necesidad de la persona, Fitch y Leal (2012), los considera como agentes económicos, los cuales fomentan que el individuo en la ciudad requiera llegar a zonas centrales para poder trabajar y movilizar sus productos, generando que estos incurran en costos diarios de movilización, además Avellaneda (2008), expone que estos agentes fomentan que las ciudades presenten usos de suelos dispersos, los cuales generan mayor tiempo de movilización, generando un mayor uso del transporte público y por ende mayores costos de viaje.

Por otro lado un enfoque proporcionado por ciudades europeas pretende llegar a una “ciudad después del auto” la cual consiste en devolver al ciudadano de pie como protagonista principal de la ciudad, en base a comprimir al automóvil, mas no eliminarlo, y sistematizar la movilidad en relación al auto privado, traspasándolo hacia medios sostenibles, saludables y seguros para poder transitar, manejar bicicleta y utilizar el transporte masivo, por otro lado otro enfoque promovido por la industria del automóvil, petrolera y constructoras de obras públicas, pretende solucionar los problemas de movilidad con la utilización de tecnologías modernas.

Figura 1

Características de movilidad



Nota: Elaboración propia a partir de Fitch, 2017

Estos enfoques presentan características que sirven como análisis de estudio relacionado a la teoría sobre el territorio de Fitch (2017), donde se precisa que el tamaño de la ciudad, como un espacio delimitado, es un componente significativo en la elección de viajes de una ciudad, pocos centros latinoamericanos logran convertirse en ciudades compactas o están en camino de.

Este tipo de ciudades presentan anclajes necesarios para el funcionamiento de la cotidianidad de las personas, según Monnet (2010), el término de territorialidad integra a un conjunto de actividades entrelazados por ejes dentro de una misma zona, es así que dentro de este territorio se efectúan todas las necesidades de la población, favoreciendo a la disminución del tiempo de llegada a estos centros, donde Gasca (2017), se refiere a estas como centralidades, las cuales presentan grandes ventajas de localización y accesibilidad debido a su ubicación estratégica en vías primarias, y también por el entorno, la densidad y la trama urbana (Leck, 2011, p.37).

Figura 2

Estructura de ciudades compactas



Nota: Elaboración propia a partir de Dupuy, 1995.

Estas actividades estructuran la ciudad, generando modelos que se relacionan, según Fitch, Escobar y Marmolejo (2017) de dos maneras, dentro de una zona y entre zonas, la primera presenta actividades existentes como las comerciales, residenciales, recreativas e industriales, mientras que la segunda

corresponde a cualidades acerca de las personas, bienes y dinero, Biles, (2020), comenta que en Latinoamérica estos atractores presentan características importantes para analizar la revalorización de los suelos urbanos en los alrededores de estos, a partir de los factores económicos y políticas de crecimiento urbano.

Entonces, a partir del análisis anterior, la teoría de la Complejidad se presenta como eje teórico principal, puesto que Lugo, Miramontes y Sosa (2017), afirman que la perspectiva de los sistemas complejos, ofrecen procedimientos concernientes para el análisis de ciudades en evolución, donde se pretende descubrir el porqué de la interacción de sus componentes, el funcionamiento de sus mecanismos de organización, además de los flujos de información, movilización y recursos (p. 30). Esto es fundamental para el enfoque de investigación, puesto que Hernández, Fernández y Baptista (2014), determinan que la esencia de lo cualitativo busca comprender al fenómeno a partir de las experiencias de sus actores, dentro de espacios versátiles en relación a su contexto urbano (p. 358).

Para la complejidad, el ordenamiento de la ciudad consta de la organización e interacción de los distintos actores con la finalidad de complementarse entre sí (Ruíz, 2001, p. 7), ya que para Wagensberg (2000), estos sistemas son evolutivos, autoreplicantes y dinámicos. Es así que, desde esta interacción, estos agentes van aprendiendo y adaptándose a su entorno, donde según Aquilué y Ruiz (2021), estos sistemas complejos pueden evolucionar a grandes y cada vez mayores escalas pero que también, ciertas veces pueden ser inestables y desarmarse (p. 13), para Steadman (2008), esto se da debido a planificaciones urbanas que se interponen a su evolución y nuevas actividades que distorsionen la necesidad social.

Estos sistemas muchas veces pueden ser dependientes a su origen, puesto que Narváez, Mireles y Cruz (2016) expresan que el estado original de su entorno, determina la conducta inicial de estos y su comportamiento a través del tiempo, resultando en movilizaciones similares, pero no iguales, producido por los cambios realizados a su estado inicial (p. 526). En otras palabras, estas zonas van surgiendo a través de las experiencias vividas, ya que sus componentes captan información necesaria para la creación de nuevas actividades que generan movilización entre estas, pero que, para Elliot-Cooper, Hubbard y Lees (2019), si su infraestructura de movilidad no es confiable, estas aglomeraciones afectarán tanto a las personas como a sus modos de transporte.

Es así que para estudiar la Movilidad Urbana desde la complejidad es necesario conocer la definición de esta, como también la de sus dimensiones, donde la más acertada y que se relaciona al fenómeno, es la de Herce (2019), el cual precisa que es la esquematización de la ciudad, la cual tiene como finalidad garantizar que “la calle” acepte a todos los usuarios de manera ordenada, evitando la automatización y predominancia del vehículo, bajo los principios de densificación, concentración y diversificación, ya que para Simon (1991), esto generará interacciones sociales.

Por ende “la calle” debe ser accesible para todos, entonces, la Accesibilidad toma importancia y se muestra como una de las variables de investigación, y se definió a esta como la facilidad de la persona que tiene para desplazarse por la ciudad desde su origen hasta su destino, similar a la definición de Ba et al. (2021), los cuales determinan que este, es el libre desplazamiento para realizar sus actividades diarias, y que generalmente no solo está relacionado con el camino más corto sino en la calidad de infraestructura vial (p. 217).

Para la realización de esta función se requieren de Medios de Movilización, por el cual la persona transita en su rutina diaria, donde Mundó (2002), define a este como el conjunto de mecanismos de entramados interrelacionados que funcionan como ejes de movilización para el beneficio de un objetivo común, esta red de vías integradas por donde se transporta todo el flujo de usuarios desde su origen hasta su llegada busca la eficiencia conveniente no solo para el usuario sino también para la ciudad.

Para su utilización, estas vías deberán presentar diseños efectivos, de lo contrario podría afectar su uso, influido por el Comportamiento Social de la población, la cual Páramo (2014), la define como el actuar de la persona desde la perspectiva que tiene de la ciudad. Esto puede definir el modo de transporte que se utiliza para movilizarse por la ciudad, donde Zunino (2018), lo delimita como la interacción en la calle entre el usuario, la infraestructura vial y los distintos actores viales como los motorizados y no motorizados, es decir modos que el usuario selecciona para su traslado a través la de la ciudad.

Esta movilización a través de la ciudad, tiene como finalidad la realización de la actividad que el poblador requiere, es aquí en donde los Usos de Suelo, sirven

como destino de esta necesidad, donde Greenwald y Boarnet (2001), lo describen como generadores de viajes para la realización de las actividades sociales en un determinado espacio. Esta acción busca cubrir las distintas necesidades que la población presenta y tiene relación con la Actividad del Suelo, donde Chávez et al. (2015), lo define como la variedad de tipologías de actividades urbanas que presenta la ciudad.

Estos usos presentan Factores de Atracción que pueden lograr captar el interés de la persona, ya sean propios o externos, a esto Soutar y Turner (2002), lo definen como el grupo de características y factores que influye en las tomas de decisiones de la población como mecanismo de elección de llegada a los centros de servicios urbanos, donde existe una diversidad de ofertas que estos brindan.

Muchas veces estas actividades no cubren en su totalidad con la necesidad de su usuario, generando Usos Secundarios que apoyan a la actividad principal, donde Gómez et al. (2018), los nombra como Servicios Complementarios, el cual lo define como equipamientos que complementan a el uso principal consolidado en la ciudad y que asisten a este para su funcionamiento, en el cual Silva, Gonzales y Feget (2020), lo relaciona a factores económicos, ya que estos generan interacciones entre la actividad y el usuario, respondiendo a las necesidades sociales y la no totalidad de servicios que el uso principal brinda.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación.

Esta indagación presentó un tipo de investigación Básica, ya que no posee propósitos aplicativos inmediatos para obtener conocimientos, donde se buscó profundizar y ampliar los conocimientos existentes a la realidad, presentando un enfoque Cualitativo, partiendo desde el constructivismo como paradigma principal, puesto que este, innova en la forma de comprender mejor la creación de conocimiento, en escenarios donde la persona recupera el protagonismo, y este participa interpretando los factores del fenómeno según sus experiencias vividas (Miró, 1994, como se citó en Saavedra y Castro, 2007).

También presentó un nivel Explicativo, ya que esta investigación buscó dar a conocer un hecho o fenómeno real, a través de sus características y

propiedades, además de ampliar el poco conocimiento existente, y exponer las causas que genera A sobre B. Por último, se presentó un diseño de investigación fenomenológico-longitudinal, debido a que tenemos como propósito comprender las experiencias de nuestra población y analizar los componentes en común de estas vivencias a través de ciertos periodos de tiempo.

3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de Categorización.

En este estudio se tomó como primera variable la Accesibilidad, la cual la definimos como la facilidad en la que el usuario se moviliza para llegar desde su origen hasta su destino, ésta variable se encuentra conformada por sus tres categorías, las cuales son, los medios de movilización con las subcategorías Ubicación de Paraderos, Valorización de puentes peatonales, Conectividad entre aceras y Empleo de ciclovías. La segunda categoría Modos de transporte con sus subcategorías Eficiencia de buses, Particularidades del uso de mototaxis, Elección de recorrido peatonal, Manejo de bicicletas y el Uso del auto privado, finalmente nuestra tercera categoría fue el Comportamiento Social con sus subcategorías Percepción de seguridad y Sensación de confort.

Así mismo, se presentó la segunda variable Usos de suelo, estos se definen como el objetivo final del viaje de la persona, el cual es llegar a su destino, esta variable estuvo conformada por la categoría, Servicios complementarios, con su subcategoría Densidad de población predominante, conexión entre usos, nuestra segunda categoría fue, los Factores de atracción con sus subcategorías Locación urbana, proximidad a usos secundarios y nuestra última categoría fue la Actividad de suelo con las subcategorías Educativos, Público, Industrial y Comercial. (Ver Anexo 3).

3.3. Escenario de Estudio.

Esta investigación tuvo como área de estudio al Conglomerado universitario del distrito de Los Olivos, Lima, ubicado en cercanías del trébol de la Panamericana Norte con la avenida Universitaria, puesto que las universidades se imponen sobre actividades industriales, esta franja industrial genera distintas contrariedades que también afectan a los distritos aledaños, y

si bien zona presenta nodos comerciales, estos ya presentan estudios importantes. Se decidió analizar este conglomerado, ya que, la existencia de dos avenidas importantes que parten la zona, la segregan en 4 áreas distintas a diferencia de los nodos comerciales, además de la todavía presencia de grandes fábricas y almacenes que continúan sus actividades.

Figura 3

Escenario de estudio.



Nota: Elaboración Propia. Fuente: Google Earth.

3.4. Participantes.

Esta investigación tuvo como actor principal al estudiante universitario, ya que se analizó que existe una mayor cantidad de desplazamientos a los equipamientos educativos por parte de su alumnado, este actor se dividió por sexo y localización, ya sea dentro o fuera de la zona de estudio, como también por turnos, mañana o noche, siendo un total de 14 estudiantes. Este

participante fue fundamental para poder analizar las distintas perspectivas de esta población flotante.

Se analizó también a un Docente universitario, tomando como actor principal a un Arquitecto conocedor del tema de Movilidad urbana, para brindarnos su experiencia sobre este fenómeno como también sus vivencias dentro del conglomerado.

Por otro lado, se seleccionó también al estudiante de la I.E. 2078 “Nuestra Señora de Lourdes” donde se incluyó a 6 estudiantes, especialmente de nivel secundario mayores de 15 años, debido que a esta edad puede llegar de manera autónoma a su centro de estudio, dándonos su punto de vista sobre este fenómeno en la zona.

Asimismo, se analizó al segundo actor principal que es el poblador de la zona, este fue un participante importante en nuestra investigación, el cual se eligió a 4 pobladores, uno por cada zona ya antes mostradas, ya que éste presenta gran cantidad de información requerida para esta investigación y nos proporcionó su percepción de movilización dentro de la zona industrial y comercial, además de los cambios urbanos que se dieron en la zona durante el periodo de tiempo de estudio.

Finalmente, en esta investigación no se incluyó al trabajador industrial, ya que este solo presenta dos viajes en el día, para ingresar y salir de su centro laboral, al no presentar movilización dentro del área de estudio, la información que puede aportar no beneficiaría este estudio.

Asimismo, no se seleccionó al comerciante tanto formal e informal, ya que por temas de aislamiento social por la pandemia del COVID-19 y protocolos de seguridad, muchos de los puestos cerraron, por ende, los comerciantes informales no se encuentran laborando actualmente.

Tabla 1

Participantes de entrevistas.

Fuente de Información	Tipo		N°		Herramienta
			M	N	
Estudiante Universitario	Dentro de la zona de estudio	Hombre	1	1	Entrevista Semi Estructurada
		Mujer	1	1	
	Fuera de la zona de estudio	Hombre	3	3	Entrevista Focus Group Virtual
		Mujer	2	2	
Docente Universitario	Conocedor del tema	Arquitecto	1		Entrevista a Profundidad
Estudiante de Colegio	Dentro de la zona de estudio	Hombre	2		Entrevista Grupal
		Mujer	2		
	Fuera de la zona de estudio	Hombre	1		
		Mujer	1		
Poblador	Zona Norte	Cabeza de Familia	1		Entrevista Semi Estructurada
	Zona Sur	Cabeza de Familia	1		
	Zona Este	Cabeza de Familia	1		
	Zona Oeste	Cabeza de Familia	1		
Total			25		

Nota: Elaboración propia

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Se utilizó la entrevista como técnica primordial de recolección de datos, el cual estuvo dividida en 4 tipos, entrevista semiestructurada debido a la flexibilidad que esta presenta y la necesidad de formular contra preguntas si es pertinente, la segunda fue la entrevista a profundidad, esta se realizó al conocedor del tema, debido a que se presentó nuestra realidad problemática como introducción a la entrevista y esto facilitó al especialista para entender y darnos un enfoque de nuestra investigación, en la tercera se formuló una

entrevista focus group virtual a través de la plataforma zoom, donde se analizó las respuestas de manera grupal a los estudiantes universitarios, debido a que las opiniones grupales pueden ser unánimes como también pueden variar, así lograr generar un debate entre estos y conocer la perspectiva e historias de cada uno de los participantes, de la misma manera con la entrevista grupal, que se dio a los estudiantes de colegio, todas estas tuvieron como instrumento para la recolección de datos, una guía de preguntas por cada tipo de entrevista (Ver anexo 7).

El análisis fotográfico es una de las técnicas aplicadas en la investigación, esta se dio a través de fichas de observación de campo y fichas fotográficas como instrumento de recolección de datos. (Ver anexo 4 y 5). Otras de las técnicas utilizadas es el análisis de imágenes satelitales, el cual se realizó mediante fichas de imágenes de la zona como instrumento de recolección de datos, la observación se empleó a través de la herramienta Google Earth en cuatro periodos. Finalmente, la técnica que también se utilizó es el análisis de mapas de uso de suelo y como instrumento de recolección de datos se elaboró un cuadro de cantidades.

3.6. Procedimiento.

El procedimiento para recoger los datos de investigación, fue a través de las entrevistas presenciales a pesar de la coyuntura que vivimos actualmente, en el cual se tomaron todas las medidas necesarias, siguiendo los protocolos de salud obligatorios.

La entrevista Focus Group virtual se realizó a los estudiantes universitarios, lo cual se obtuvo con el siguiente procedimiento; primero, se tiene una guía de entrevista, luego se contactó a los entrevistados para pactar la fecha y hora en que se realizará dicha entrevista. Una vez llegada la fecha, se procedió a la realización de las preguntas y su respectiva grabación, además de solicitar el consentimiento a las personas entrevistadas. Se siguieron los mismos pasos para la realización de la entrevista a profundidad destinada al docente universitario.

Para las entrevistas semiestructuradas que se realizaron a los estudiantes universitarios y al poblador residente de la zona, se realizó el

siguiente procedimiento; teniendo la guía de entrevista, se seleccionó el área de estudio, siendo la zona 1, 2, 3 y 4, asimismo la fecha y hora de realización de las entrevistas. Una vez llegada la fecha pactada, se procedió a efectuar la entrevista.

Finalmente, para la entrevista grupal destinada a los estudiantes de colegio del nivel secundario, tuvo el siguiente procedimiento, primero se formuló una guía de entrevista, para luego contactarnos con el centro educativo para la aprobación del ingreso a la institución, posteriormente pactar la fecha y hora en la que se realizará dicha entrevista. Una vez llegada la fecha, se procedió a la realización de las preguntas y su respectiva grabación, además de solicitar el consentimiento de la persona entrevistada.

3.7. Rigor Científico.

Se respetaron las similitudes metodológicas con otras investigaciones con el mismo procedimiento de análisis, como modo de verificar la sistematización en la recolección de datos, pero con una dependencia externa al conseguir nuestros propios datos.

Consideramos que la credibilidad de esta investigación está dada por la importancia que tiene el fenómeno hacia la persona, las respuestas prolongadas del entrevistado sobre el sentir en la zona nos favorecieron al aportar gran cantidad de datos que conocíamos, pero también de datos desconocidos por nosotros, los cuales resultaron correctos al verificarlos.

Esta información brindada por el entrevistado se encuentra registrada a través de grabaciones de voz en el caso de las entrevistas semiestructuradas y por videoconferencia vía zoom para las entrevistas grupales focalizadas, cuyas respuestas se encuentran transcritas y guardadas en un archivo Word, tal y como se respondió, para luego ser trasladadas al método de análisis de datos, respetando los pasos obligatorios para la realización de los resultados.

3.8. Método de análisis de datos.

Como método de análisis de datos se utilizó el Análisis del Discurso, con la finalidad de extraer las declaraciones de nuestros actores en base a sus experiencias vividas en el área de estudio, las cuales plasmaron en una Matriz

de análisis de posiciones discursivas, donde también se adicionaron los resultados de los instrumentos de recolección de datos, esto sirve como estrategia que facilita principalmente el desarrollo de los objetivos propuestos en una investigación cualitativa (Sayago, 2014).

3.9. Aspectos éticos.

Se aseguró que las muestras tomadas en esta investigación, contaron con la aprobación del entrevistado para la recolección y privacidad de sus datos, y que la recolección de los antecedentes, únicamente son de revistas indexadas con código DOI.

Con respecto a la autoría y publicación de los resultados, nosotros como investigadores mostramos integridad y veracidad de todos los datos, métodos y resultados que utilizaremos para justificar esta investigación, respetando siempre todos los artículos del código ético de CONYTEC, además del Artículo 22 de la Ley 30220 de la SUNEDO en relación al Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo del 2017.

Como manera de protección al menor, en la ejecución de la entrevista al estudiante de colegio, se realizó una solicitud firmada por nuestra universidad como también por la directora del colegio seleccionado (Ver anexo 6). Se respetará toda la base legal que presenta el informe nombrado anteriormente, además de seguir con todas las fases y prácticas necesarias para respetar el código moral y ético de la investigación.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

4.1. Factores para la creación del Conglomerado Universitario.

La generación de actividades portuarias, como en el Callao en los años 20, generaron ejes industriales, como por ejemplo la avenida Argentina y Colonial, que requerían de conexiones directas con el centro (Ledgard et al., 2007, p. 51).

Para finales de los años 30 la Panamericana Norte estuvo ubicada en la avenida Gerardo Unger, proveniente desde Caquetá, para luego ser reubicada en la avenida Alfredo Mendiola, este fue el principal factor para la creación del

CU debido a que las características que presentaba esta vía favorecieron la movilización de vehículos motorizados de Norte a Sur y a imponerse como ruta necesaria y fundamental para la ciudad.

Es así que la expansión hacia las periferias adicionado a la instauración del aeropuerto Jorge Chávez en los años 60, influenció la creación de avenidas como Tomas Valle y Canta Callao, que conectan con la Panamericana Norte, en estas intersección se generaron nuevos puntos industriales que se abrieron paso desde la avenida Tomás Valle hasta la avenida 25 de enero.

La creación de los distritos de San Martín de Porres y Comas en los años 50, influenciado por la migración de pobladores de provincia hacia esta nueva periferia, que requerían de empleos mayormente industriales, generaron la necesidad de movilización hacia estas zonas, esto impulsó la creación de la ruta Universitaria en los 80 y su término como avenida en los años 90, esto contribuyó en la creación de nuevas empresas de transporte que crucen estas rutas, en donde hasta 1993, sólo existían 6 líneas de transporte para estas dos avenidas principales.

La conformación de nuevos centros poblados, asentamientos humanos y urbanizaciones, fomenta la necesidad por actividades educativas, comerciales y de ocio, además, debido a la evolución acelerada en la densidad poblacional zonal, estas actividades predominantes no logran consolidarse. Esta necesidad por movilidad a estos ejes como también al centro, ya sea por motivos laborales o de educación, generará aún más que se creen mayor cantidad de líneas de transporte, en el caso de esta franja industrial, en solo 5 años se adicionaron 7 líneas de transporte público, sobre todo en la avenida principal.

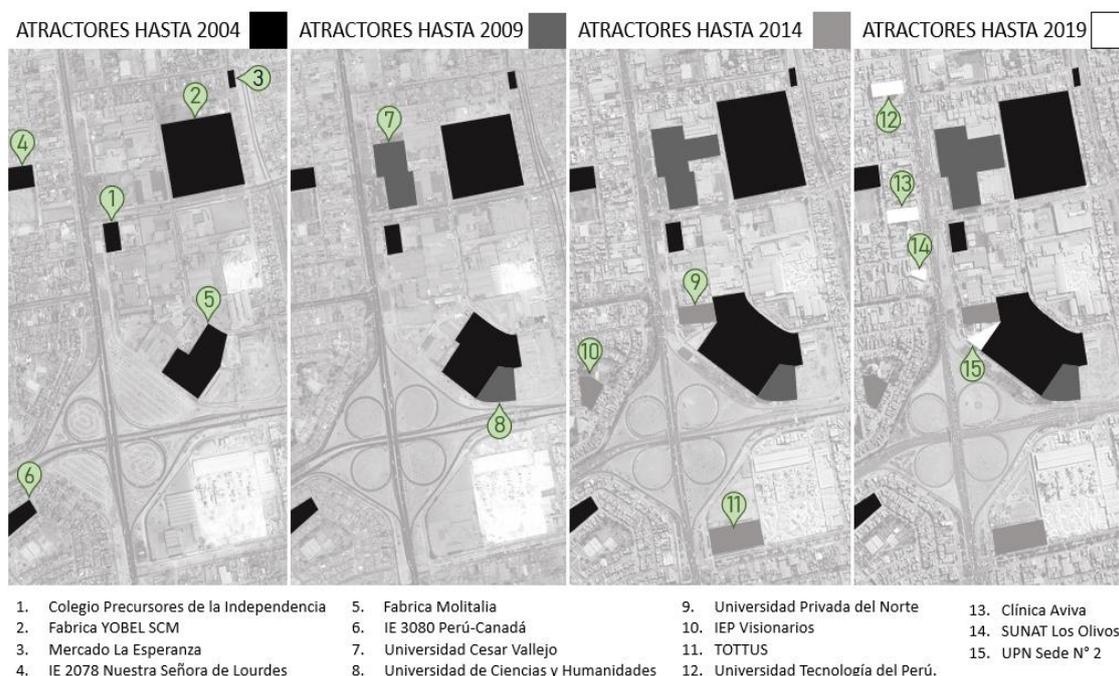
En zonas donde las rutas de transporte se crean para incentivar su desarrollo, tal es el caso de la avenida Panamericana y Universitaria ,como también el término del trébol en su intersección en el año 2004, además del crecimiento poblacional y económico, la oferta por movilidad excederá la demanda, hasta que este progreso ya se encuentre constituido, es así que este efecto generará oportunidades de inversión públicas, influido también por características como la ubicación o el tamaño de los terrenos vacíos o en desuso que presente la zona, es así que este exceso de oferta por transporte

público, podrá ser resuelto por actividades que generan gran cantidad de movilizaciones al día, teniendo como resultado la llegada de la Universidad César Vallejo en el año 2008, el cual inicio un desarrollo poblacional no considerado para zonas con dependencia a actividades distintas.

Este fenómeno no solo atrajo la atención de la UCV sino también de otros centros educativos como la UCH, la UPN y otras actividades (Ver figura 4), en solo tres años el crecimiento exponencial de la población flotante generó que la necesidad zonal no solo sea por actividades educativas ni de transporte, sino que también se requieren actividades que complementen a la actividad principal, es así que se crearon locales comerciales y habitacionales en cercanías de los usos principales que demandan de conexiones directas entre ambos, ya que se requiere que esta movilización se desarrolle sencillamente y de manera rápida.

Figura 4

Creación y Evolución de los nuevos usos de suelo 2004 - 2019.



Nota: Elaboración Propia. Imagen: Google Earth.

Estas actividades, ahora principales, aprenden y evolucionan entre sí, puesto que las características de la zona se lo permiten, es así que estos usos crecen en tamaño y se expanden hacia terrenos aledaños, además la cantidad

de terrenos libres, fomentará la llegada de más actividades de la misma tipología, como es el caso de la UTP que llegó a la zona en el año 2016.

A pesar que todavía exista una mayor cantidad usos industriales en la zona, la percepción que se tiene de estas áreas cambió, esto debido a que se percibe una mayor cantidad de población educativa a diferencia de la población residente, por lo tanto, estos factores demográficos, económicos y de movilidad han permitido el surgimiento de este denominado Conglomerado Universitario.

4.2. La infraestructura vial como bloqueos urbanos.

Según la Clasificación del Sistema Vial Metropolitano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (2010), la avenida Panamericana Norte es una vía expresa Nacional/Regional que conecta a la gran mayoría de distritos de Lima como también a las provincias del interior del país, en la cual se permite el tránsito de vehículos de carga pesada, esta se caracteriza por ser una vía rápida, mientras que la Avenida Universitaria se presenta como una vía Arterial, en el cual acceden gran volumen de tránsito proveniente de las vías colectoras de algunos distritos importantes como Cercado de Lima, Los Olivos, San Miguel, Carabayllo, Comas y San Martín de Porres, y tiene la cualidad de ser una vía de velocidad media.

Las características que presentan estas avenidas como la tipología, el diseño e inclusive la cantidad de carriles, favorecen la utilización del transporte público, los entrevistados que ingresan al CU desde fuera, perciben a esta zona como accesible vehicularmente, pero respuestas como la de MTV (comunicación personal, 8 de mayo, 2022), una cosa es accesibilidad y otra cosa es el transporte; da a entender que existe una contrariedad entre los modos de transporte y que todavía se percibe una predominancia por la utilización de vehículos motorizados.

La Panamericana Norte al ser una vía rápida carece de semáforos y cruces peatonales a nivel, este tipo de avenidas, divide en dos espacios que tienen distintas características, en este caso la zona urbanizada de la franja industrial, de la misma forma la intersección entre dos avenidas importantes sin un tratamiento, genera espacios sin usos que podrían servir como espacio público, por donde la zona suroeste del CU podría llegar fácilmente a la zona

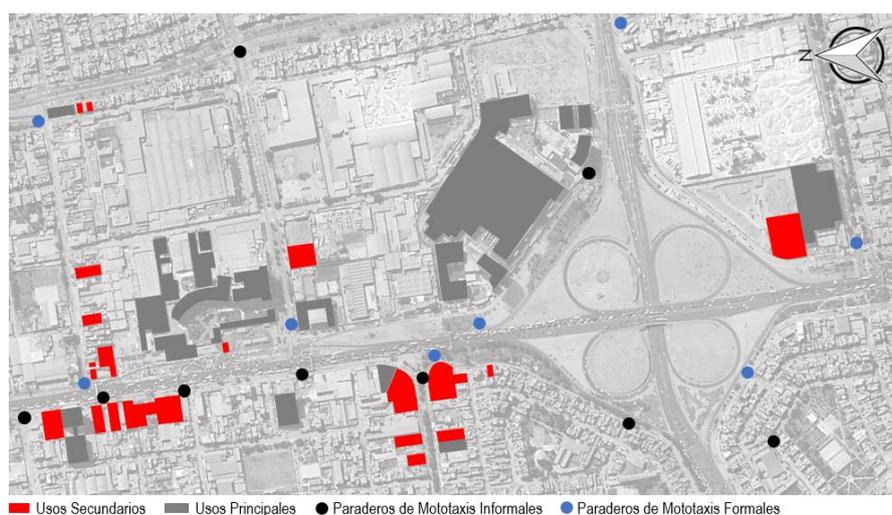
norte donde se ubican la gran mayoría de usos principales, este trébol también genera que la carga vehicular de la universitaria llegue a la panamericana, aumentando el tiempo de viaje en 8 minutos solo en 1.2 km de recorrido.

Por otro lado, la zona este del CU (Comas) presenta rutas como la avenida Metropolitana que posee características no adecuadas para su uso, la carencia de vehículos de transporte público y sus vías en pésimas condiciones generadas por las fábricas y almacenes, fomentan el uso necesario del mototaxi como modo para acortar tiempo, a pesar de poder llegar caminando.

La necesidad principal del usuario se ve reflejada en el factor tiempo, el cual se impone sobre la forma de desplazarse a través de los medios de movilización, como también al factor costo que depende de la distancia de tránsito, esta necesidad de recorrer la menor distancia posible desde su origen hasta los destinos intermedios y finales, se ven alterados por la existencia de las avenidas Panamericana Norte y Universitaria que segregan y dividen en sectores al CU como se nombró anteriormente, esta división sectorial separa las actividades secundarias de los usos principales (ver figura 5).

Figura 5

Usos principales y secundarios con paraderos formales e informales de mototaxis divididos para la Panamericana Norte (2009-2019).



Nota: Elaboración Propia. Imagen: Google Earth.

Esta división fuerza al peatón a la utilización de puentes peatonales, que por el estado en que se encuentra, sus características y la cantidad de estos,

aumentan el tiempo de movilización, siendo la mototaxi, una herramienta rápida, económica y espaciosa, para llegar a destinos cercanos, pero que, debido a la existencia de estas vías, gran cantidad de mototaxis terminan su trayecto en paraderos intermedios, mas no el destino final.

La población proveniente de la zona oeste del CU se ve afectada por este fenómeno, respuestas como la de MCC (comunicación personal, 8 de mayo, 2022), el problema es que a mí la moto me deja frente a la universidad y tengo que cruzarlas con maquetas, es incómodo y pierdo tiempo cuando estoy con los minutos en contra; reflejan lo poco eficaz que se vuelven los mototaxis por la influencia de estas vías.

Investigaciones como las de Serrano y Durán (2020), que afirman que la conformación de nuevas centralidades, aglomeran a otras funciones especializadas, las cuales son complementarias para el usuario, estas funciones son las de comercio, ocio y/o entretenimiento, los cuales acrecientan la movilización de personas hacia estos, afirmando lo que se pudo analizar en las entrevistas realizadas, las cuales sostienen que el centro comercial ubicado en el paradero “3 postes” en la avenida Panamericana Norte, el cual presenta entidades financieras, tiendas por departamento y tiendas de comida rápida, cubre las necesidades tanto de la población flotante como también del residente de la zona, aumentando la cantidad de viajes a través de la mototaxi hacia esta, en rutas donde no existe la posibilidad de utilizar el transporte público, esto es similar a las conclusiones de Ramírez (2017), que comenta que en Lima Norte se ha producido un incremento de actividades comerciales ubicadas en puntos estratégicos que cubren la necesidad del poblador en relación a su proximidad al destino.

De igual modo Mateu, Seguí y Ruiz (2017), reafirma este punto, ya que comenta que los conglomerados por agrupación generan mayores puntos laborales y comerciales en su perfil demográfico, los cuales genera colectivos que estimulan la movilización cotidiana hacia estos usos, pero discutimos con sus resultados al exponer que los viajes hacia actividades que congregan gran cantidad de personas, sobre todo en viajes a proximidad, muestra un mayor nivel de desplazamientos con medios no motorizados, esto es apoyado por Calonge (2018), que comenta que en los desplazamientos por proximidad,

sobre todo en los viajes para la realización de las actividades diarias como las compras o la educación, se utilizan más los modos no motorizados, acudiendo a estas en bicicleta o a pie, además de Jordi (2017), que asegura que la movilización a través de medios no motorizados, brinda a la persona libertad de movimiento, autonomía y conexión con su entorno, en dónde las falencias del transporte público y la facilidad de cruzar por vías secundarias genera un aumento fraccionado de este modo de transporte en la ciudad

Asimismo, no coincidimos con lo anterior ya que, se ha verificado que la no adaptación del conglomerado universitario ante la llegada inminente de población flotante, adicionado a las avenidas nacionales con gran cantidad de vehículos motorizados de todo tipo, dificultan e incomodan la movilización entre el origen y el destino, no solo a los modos no motorizados sino también a los vehículos menores mecanizados. Esto es similar a lo que comenta López et al., (2020), quien en su investigación concluye que las áreas urbanas incorrectamente planificadas y la posterior llegada de nuevos usos de suelo a la zona, influenciará de manera negativa, sobre todo al peatón, debido a la incorrecta infraestructura peatonal y vial en dirección a los distintos paraderos.

Por otro lado, las vías secundarias también influyen a los usos de suelo, sobre todo a los usos educativos, donde la avenida Alfredo Mendiola sirve como segregador entre el paradero y las universidades, esto influenciado por la topografía de la zona, ya que los paraderos están ubicados en los inmediatos de la Panamericana y Alfredo Mendiola, lo cual genera que las escaleras den directamente en la pista sin ningún espacio de espera (ver figuras 6 y 7).

Esto se da también debido al nulo tratamiento espacial por parte de las actividades principales, sobre todo si se ubican en zonas urbanizadas, tal es el caso de la UTP, en donde si bien, respeta los reglamentos para su construcción, la carga peatonal que presenta en horas punta, donde normalmente inician o terminan las clases, se ve aglomerada en solo una acera peatonal de 1.8 m de ancho, en el cual también se posicionan los comerciantes formales e informales.

Figuras 6 y 7

Inadecuada infraestructura peatonal en vías de Alfredo Mendiola (2012-2022).



Nota: Fotografías Propias (2022).

Es así que en investigaciones como la de Rojas et al. (2019), afirman que los lugares con mayor concentración de actividades urbanas, se presentan como áreas muy viables y con elevados registros de accesibilidad, tanto como para la caminata, como también para los distintos modos de transporte, lo cual discrepamos por el hecho de la existencia de las vías panamericana, universitaria y Alfredo Mendiola, los cuales fomentan el uso de sólo dos puentes como medio de movilización de toda la población flotante y la todavía existente zona industrial, los cuales causan al usuario pérdida de tiempo, no solo en los viajes de ingreso o salida de la zona, sino también en las movilizaciones intermedias que tienen dentro del tiempo que se encuentren en el lugar.

Esto es apoyado por Alvarado, Adame y Sánchez (2017) y Zumelsu, Barría y Barrientos-Trinanes (2019), en donde ambos concluyen que la movilidad, en centros con gran intensidad de usos y que congregan cantidades elevadas de personas al día, se ven afectadas por obstáculos urbanos, puesto que regularmente estos están ubicados en zonas accesibles vehicularmente por ende su infraestructura vial segrega al peatón.

Además, Vega (2017), también apoya esto al comentar que la precariedad de diseño en vías de circulación con gran flujo peatonal, además del comercio informal que ocupan las aceras, influye en la decisión del peatón por dónde movilizarse, en donde este, inventa caminos para lograr atravesar esta aglomeración, sobre todo en zonas donde las señalizaciones viales no ofrecen al peatón ninguna prioridad ni protección, afirmando el punto de Aglomeración y bloqueos urbanos.

4.3. La perspectiva de la ciudad sobre la movilización.

La llegada de nuevos atractores a la franja industrial de Los Olivos no modificó la dinámica urbana, las fábricas y almacenes todavía prevalecen en la zona, puesto que observó que el 68% de los terrenos todavía se mantienen como tal. El impacto que tuvieron estas industrias se vio reflejado en las características que presentan las vías secundarias, tales como, baja iluminación nocturna, escasez de áreas verdes, nula señalización vertical, pistas y veredas agrietadas y con gran cantidad de tierra, además de la excesiva cantidad de vehículos de carga pesada estacionados en las veredas.

Las cualidades iniciales de los medios de movilización, como consecuencia de la formación de este eje industrial, no son las más adecuadas en relación a las medidas, señalización e infraestructura reglamentarias para la movilización poblacional, a diferencia de las calles en zonas más urbanizadas.

Figuras 8

Estado de la infraestructura de movilidad en la calle San Andrés, 2013.



Nota: Imagen recuperada de Google Maps (2022).

Las fábricas y almacenes generan una imagen urbana pobre que no podrá ser regenerada hasta que estas actividades industriales pierdan terreno y dejen de ser los usos predominantes de la zona. Es así que la inseguridad en las calles, la inseguridad causada por vehículos motorizados, la inseguridad en puentes y paraderos peatonales y la inseguridad en las distintas partes del día, a partir de la perspectiva de la persona, se convierten en factores que influyen a evitar ciertas rutas de desplazamiento y a formar rutinas de movilización que tengan igual o mejor acceso hacia los usos de suelo, los cuales serán utilizados por los distintos colectivos que presentan estas zonas.

Esta perspectiva, a partir de la calidad de las calles con presencia industrial, es generado por las características de estas mismas actividades industriales, generalmente estas, presentan terrenos extensos con uno o dos ingresos principales, además, los cercos perimétricos normalmente de albañilería, genera que exista poca actividad peatonal, puesto que el actor predominante no es la persona, si no los vehículos de carga pesada y liviana que ingresan a estas industrias, los cuales regularmente se encuentran estacionados en cercanía a los ingresos principales, y colocados muchas veces sobre las veredas (ver imagen 9 y 10). Esto puede generar temor por parte de la persona, que como medio de protección evita caminar por estas aceras y toma las pistas como medio de movilización peatonal, exponiéndose a peligros.

Figuras 9 y 10

Vehículos de carga pesada sobre vías de circulación.



Nota: Fotografías propias (2022).

La evolución zonal se reflejó mayormente en los cambios de usos de suelo, pero los medios de movilización todavía presentan cualidades para la movilización de población industrial, los puentes peatonales presentes creados desde los años 90, no muestran ningún signo de accesibilidad para todas las personas. Si bien son puentes con no más de 30 años, su infraestructura estuvo diseñada solo para el trabajador industrial, a partir del 2008, estos sufren diariamente cargas no previstas por la evolución poblacional educativa. La perspectiva de la persona hacia estos puentes y paraderos, generan que cierta cantidad poblacional cree nuevas rutas y elija distintos puntos de movilización, estos puentes en cierto punto de tiempo, terminaran siendo peligrosos para el peatón.

La perspectiva que se tiene de los puentes, es de inseguridad, las barandas de seguridad, no presenta la altura adecuadas para el protección de la vida de la persona, además el ancho de los puentes más utilizados por la población, que solo presentan dos carriles peatonales, genera que exista aglomeración en estas, aun así, siguen siendo las más utilizadas porque son las más cercanas a todos los atractores presentes en la zona.

La creación de nuevos puentes peatonales, como es el caso del puente Santa Luisa en el año 2009, se da debido a que la perspectiva zonal inició un cambio en la actividad zonal. A pesar de que exista un desarrollo en los medios de movilización a causa de nuevos generadores de viajes en la ciudad, si la ubicación de estos medios no favorece a dirigirse directamente y de manera rápida a su destino, estos no serán utilizados en su totalidad a pesar que presentan mejores y mayores características que los puentes y paraderos creados anteriormente (Ver figura 11).

Figura 11

Características de puentes del conglomerado universitario, 2022.



Nota: Elaboración Propia. Fotografías propias (2022).

Por otro lado, existen perspectivas tanto positivas como negativas para el uso de la mototaxi, tanto los bloqueos, como el estado de las calles genera que las personas eviten caminar por estas, influenciado también por la existencia de gran cantidad de mototaxis informales que aparecieron a partir de la llegada de los primeros atractores, en donde mayormente la utilización de este medio, genera desconfianza en el usuario si se va a recorrer alguna de estas vías.

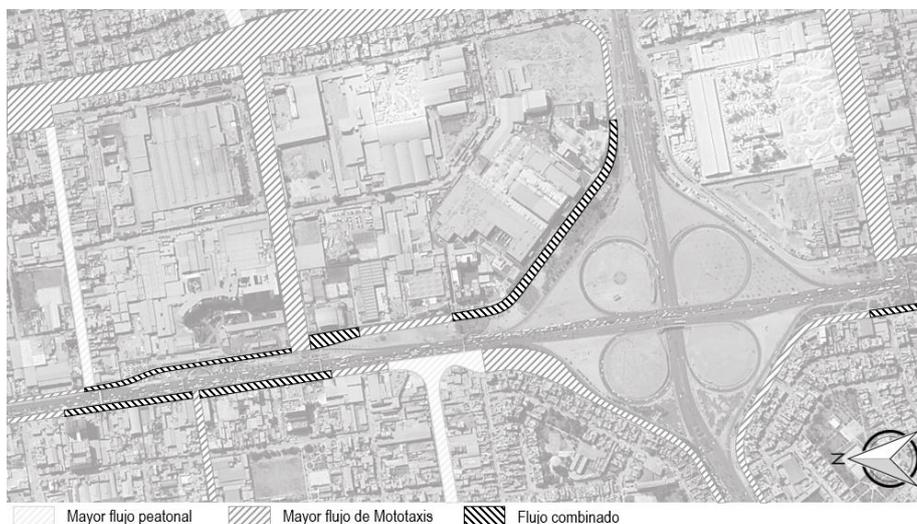
Respuestas como la de PR (comunicación personal, 2 de mayo, 2022), siento que los mototaxis me van a robar cuando paso por esas calles, y AV (comunicación personal, 2 de mayo, 2022), espero a que el mototaxi se llene para poder subir, si está vacío no lo tomo porque podrían llevarme por otro lado; dan a entender los prejuicios que se tiene de este medio de transporte.

El sentir de la persona, relacionado a la inseguridad ciudadana de la zona, en el 85% de los entrevistados es un tema de percepción, donde solo 1 comentó que un conocido suyo sufrió un robo en la zona, mas no el mismo. Robles (2016) afirma esto al concluir que el miedo a ser robado es un obstáculo mayor que la misma delincuencia y que esta sensación puede forzar a la persona a modificar su rutina diaria (p. 84).

Las vías secundarias en zonas urbanizadas, tales como la Av. Central, San Bernardo y Av. México, son las más utilizadas como medio de movilización peatonal por los colectivos de la zona, como los estudiantes universitarios, el poblador de la zona y el estudiante de colegio, debido a que estas presentan un mayor flujo peatonal en horas punta, ya que son las que presentan mayor cantidad de puestos comerciales, de ocio, como también habitaciones para estudiantes, a diferencia de las vías secundarias industrializadas como San Hernán, San Genaro, Zinc y Metropolitana, las cuales son rutas que se utilizan mayormente para la movilización de mototaxis (Ver figura 12).

Figura 12

Flujos de movilización en vías secundarias 2019.



Nota: Elaboración Propia. Imagen: Google Earth.

Esta utilización de la mototaxi se inicia a partir de la consolidación de las nuevas actividades en la zona, donde, luego que el transporte público perdiera predominancia como modo, la mototaxi se superpone a este por el aumento de los viajes a proximidad, en donde la necesidad por llegar a tiempo rápidamente predomina sobre el factor económico. Es así que Hernán, Orjuela y Ferrari (2019) concluyen que la necesidad por la utilización de este modo de transporte, está basado más en el tema económico (p. 46), con el cual no coincidimos debido a esta necesidad social y obligatoria de llegar a cualquier costo hacia su destino.

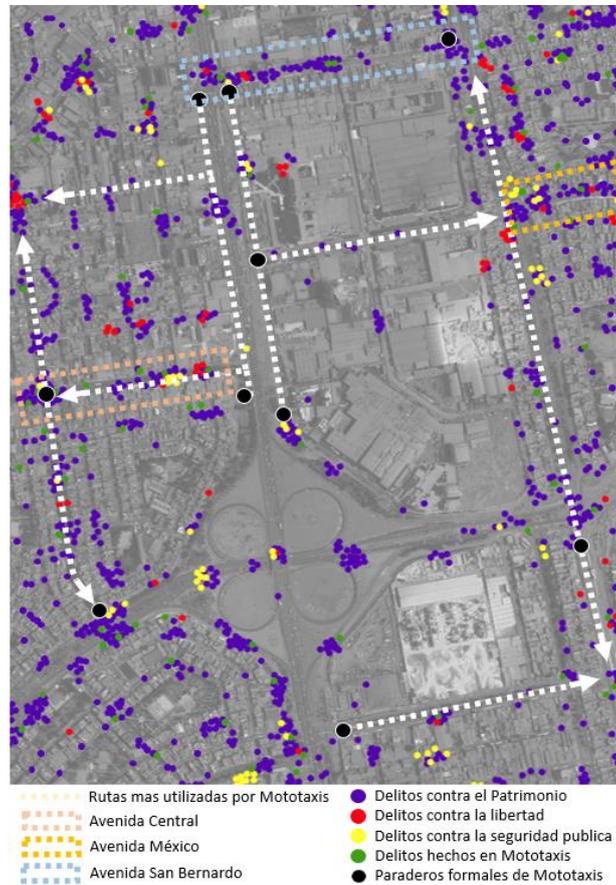
Por otro lado, Bernal (2021), determina que su utilización está influenciada mayormente por un tema de exclusión social (p. 156), con el cual coincidimos, puesto que existe una predominancia del transporte público sobre las vías principales, es así que la de la mototaxi, sirve como medio para trasladar a la población por rutas donde el transporte público no puede ingresar.

Las vías con mayor flujo de mototaxis se encuentran ubicadas dentro de la franja industrial del distrito, donde resultó que los entrevistados, evitan cruzar estas zonas por la percepción de inseguridad y los mototaxis informales nombradas anteriormente, pero que, debido a la necesidad de llegada a su destino, se podría utilizar este medio de movilización de manera colectiva. Esta sensación de inseguridad de la población está relacionada por las cualidades actuales que presenta esta franja, las cuales son causa de la industria, mas no por actividades delictivas como se percibe.

Según el Mapa de Riesgo y el Mapa del Delito del distrito de Los Olivos (2019), (Ver anexo 9 y 10), las zonas con mayor cantidad de delitos contra el patrimonio son realizados mayormente en áreas urbanizadas, además los delitos realizados a través de los mototaxis se encuentran mayormente fuera de esta franja industrial (Ver figura 13), sobre todo en vías con mayor cantidad de flujo peatonal como la avenida Central y la avenida México, como también en la avenida San Bernardo, pero en menor escala.

Figura 13

Denuncias realizadas por el Lugar del Hecho 2015-2019



Nota: Elaboración Propia a partir del DATACRIM – INEI, 2019

4.4. Efectos Económicos a partir de la Aglomeración de Usos del Suelo.

El distrito de Los Olivos se caracteriza por brindar diferentes actividades productivas, ya sean comerciales, industriales, educativos, etc. A inicios de los años 2000 esta franja industrial comenzó un proceso evolutivo generado por la llegada de actividades productivas, que, como consecuencia, terrenos en desuso ubicados en cercanías a estas, cambiaron de actividad para volverse locales comerciales que complementan la actividad principal.

En zonas donde la actividad predominante no cubre las necesidades de su población, se crean actividades secundarias en puntos estratégicos, normalmente en los inmediatos de los usos, que servirán como apoyo a los usos principales, estas pequeñas empresas pugnan entre sí para generar mayor cantidad de usuarios, es así que la ubicación de estos, se vuelve indispensable para su crecimiento.

Regularmente, en zonas donde existen gran cantidad de bloqueos urbanos, como avenidas principales a desnivel o vías rápidas que eviten el libre tránsito por la ciudad, los puentes peatonales funcionan como la única manera de poder llegar a sus destinos, es así que estos locales comerciales buscan ubicarse estratégicamente lo más cerca posible a estas infraestructuras, por otro lado si los terrenos inmediatos a las actividades principales presentan el tamaño adecuado para albergar pequeños puestos comerciales, serán utilizados como puntos comerciales debido a su necesidad por proximidad.

Es así que García (2008), a partir de la complejidad por aglomeración, explica que estos usos complementarios requieren de la mayor cercanía posible al atractor principal y ubicarse en la misma recta que este, puesto que, al localizarse en paralelas, estas infraestructuras pierden importancia espacial debido a los tiempos de movilización (p. 65).

Lo ocurrido en el CU de Los Olivos, difiere con esto debido a que las características de la franja industrial no favorecen a la creación de locales comerciales de pequeña escala, en donde el 72% de los puestos comerciales especializados se encuentran ubicados en manzanas distintas a los usos principales, los cuales funcionan como principal fuente de servicios para estos colectivos, no obstante, si se presenta la oportunidad de inversión por actividades comerciales de mediana escala, estos podrían incluirse dentro del espacio principal y albergar distintos tipos de servicios dentro de este local, lo que podría convertirlo en un uso principal, como es el caso del local "Misturita".

Estos locales comerciales ubicados próximos a los usos principales, no cubren la necesidad de toda su población, puesto que regularmente son locales diseñados de manera improvisada (ver imagen 14 y 15), los cuales, debido a los distintos tipos de puestos no especializados en un solo rubro, generarán locales abarrotados y con largas colas de espera para poder realizar su función, esto regularmente ocurre en horas pico de la mañana y la noche, y en mayor escala en horarios de la tarde, puesto que se combinan los ingresantes de turno mañana y turno tarde al medio día, y los ingresantes de turno tarde y turno noche al finalizar el horario de la tarde.

Figuras 14 y 15

Usos complementarios comerciales.



Nota: Fotografías propias (2017).

Estas dinámicas de aglomeración según Avilés y Canizalez (2015), activan nuevas actividades relacionados a la actividad principal que revitalizan estas zonas, distinto a lo ocurrido en el CU, puesto que la relación actividad-usuario generó el deterioro de ciertas infraestructuras peatonales, tal es el caso del puente César Vallejo, que su excesivo uso resultó en su clausura en el año 2014, esto trajo consigo la caída de locales comerciales ubicados en cercanía, debido a que los usuarios debían recorrer mayor distancia y utilizar otros puentes más lejanos para poder llegar a este punto. A pesar de esto, a partir de la llegada de más usos principales, la zona seguirá evolucionando y generará más puntos comerciales en puntos cada vez más alejados del centro del CU.

Con la llegada nuevas actividades principales, surgen interacciones que se ven reflejadas en la aparición de no solo actividades comerciales, en el caso de las centralidades universitarias, también se generan necesidades residenciales, donde los pobladores en cercanías a estas actividades, acondicionan sus viviendas para acoger a este colectivo proveniente de provincias, del extranjero o que trabajan y estudian.

Según el II Censo Nacional Universitario (2010), existe una gran cantidad de estudiantes que podrían requerir de estos espacios (ver tabla 2), estos estudiantes buscan alojamientos ubicados en cercanías a las universidades en las que puedan llegar caminando o con algún vehículo motorizado, esto es similar a las reflexiones de Zemelsu et al. (2020), donde mencionan que las cercanías que tiene la población hacia su destino, promueve la accesibilidad

peatonal que genera un alto nivel de movilidad, sin embargo la calidad de infraestructura vial puede ser un impedimento este recorrido, es decir, las personas no optarán por elegir rutas necesariamente cortas, sino movilizarse por vías en buen estado.

Tabla 2

Estudiantes provenientes de provincia y del extranjero, y estudiantes que estudian y trabajan, 2018

Tipo de Estudiantes universitarios	Total de estudiantes del CU	
	153,155.00	
	Cantidad	Porcentaje
Provenientes de Provincias	1,684.71	1.1%
Provenientes del Extranjero	1,378.40	0.90%
Estudian y Trabajan	18,378.60	12%
Total	33,693.71	22.0%

Nota: Elaboración propia a partir de INEI (2011).

Por otro lado, existe una relación usuario-actividades, para el caso del poblador de la zona, se crearon usos comerciales principales, que soslayan la movilización a otros puntos lejanos para realizar sus actividades diarias. Tal es el caso de las tiendas por departamento que cumplen la función no sólo de servir como fuente de abastecimiento poblacional, sino también como espacios de descanso, ocio y de servicios alimenticios que cubren las necesidades secundarias del colectivo universitario, generando mayor movilización en mototaxis por ser viajes a proximidad.

La llegada de servicios públicos, como la SUNAT, tienen el mismo efecto que los usos educativos de generar tanto viajes a proximidad como también viajes desde fuera de la zona, sin embargo, cada uso presenta distintas características, en el caso de las actividades públicas, genera gran cantidad de viajes al día provenientes desde fuera de la zona, pero su capacidad no permite el ingreso de toda esta población, generando largas colas en los exteriores de esta. Los efectos de las entidades públicas generan la misma necesidad comercial, pero de distinta tipología, lo que adiciona mayores usos productivos, pero con objetivos distintos.

V. CONCLUSIONES.

Las centralidades son sistemas cambiantes y en constante evolución a través de fases, estas inician por una necesidad social común, donde la llegada de nuevas actividades principales influye en su evolución territorial.

La necesidad de accesibilidad a través de estas etapas tendrá una relación directa con los usos de suelos, ya que a inicios de este proceso, la demanda por transporte público se presenta como modo predominante y necesario, donde luego, la accesibilidad pasará a ser influida por estos mismos usos de suelos ya conformados, en donde la necesidad por una movilidad más libre como la caminata, será la más requerida, pero estará limitada por la calidad y perspectiva de las vías que dejaron las actividades anteriores.

- i. La presencia de nuevas actividades productivas dentro de una zona industrial no impactó de manera directa hacia los medios de movilización, puesto que, a inicios de la formación de estas centralidades, las calles inmediatas a las industrias, presentan características similares a las de su estado actual, sin embargo, a partir de la evolución continua de estas actividades, ciertas infraestructuras peatonales se vieron perjudicadas por los efectos de las nuevas actividades, en donde la construcción de nuevos puentes y paraderos, no mejoró la movilidad de las personas.
- ii. La perspectiva de las personas sobre los medios de movilización en zonas industriales si influye en la decisión de moverse por vías secundarias, debido al impacto generado por la industria hasta la actualidad, adicionado a los nuevos modos de transporte públicos que utilizan estas rutas, esto genera miedo en la población, obligándolo a movilizarse por rutas que aglomeran gran cantidad de personas y puestos comerciales, generando efectos negativos sobre la infraestructura peatonal.
- iii. Los medios de movilización actúan como bloqueos e impedimentos en la movilización hacia los servicios complementarios, puesto que estos requieren de conexiones directas e inmediatas a los usos principales, además, estos también generan aglomeración en sus ingresos, tanto de sus colectivos como de factores externos como el comercio y actividades que se realizan en la infraestructura vial, que funcionan como espacios públicos improvisados.

VI. RECOMENDACIONES.

- i. Se recomienda analizar a detalle todos los factores de movilidad, puesto que la supremacía de estos, uno sobre otros, conlleva a generar centros congestionados, por ende al encontrarse en zonas de expansión urbana es necesario proyectar la tasa de población flotante desde la llegada de actividades que generen gran cantidad viajes a futuro, así poder realizar acciones que ordenen y planifiquen esta evolución, con la finalidad de buscar una movilidad sostenible a partir de la formulación de “calles completas” que integren todos los factores de la movilidad urbana.
- ii. Recomendamos estudiar los resultados teóricos de la fragmentación urbana a partir de la metropolización de la ciudades, con la finalidad de formar componentes que estructuren la ciudad de manera homogénea social y espacialmente, ya que al iniciando una gentrificación zonal, generará distintos puntos de poder, ya que la ubicación de los actores arquitectónicos de las centralidades en un mismo sitio, generará acaparamiento de sus medios y modos de movilización.
- iii. También se recomienda que, en temas de accesibilidad, se tomen en cuenta los aspectos relacionados al comportamiento social, ya que consideramos que la perspectiva que tiene la persona de la ciudad, interviene en las decisiones de los colectivos en su elección de por donde movilizarse, este panorama puede llevar a lecturas incorrectas de la ciudad, debido a los nuevos flujos de movilización generados por estos aspectos que se tiene de la calle, puesto que muchas veces estas ideas son erróneas.
- iv. Por último, recomendamos analizar los efectos socio-espaciales de la comunicación entre Actividades Primarias, partiendo desde el análisis de las economías por aglomeración, puesto que las teorías relacionan este fenómeno, mayormente son factores económico-espacial, y sectorizados, que generan actividades económicas secundarias de gran alcance en los conglomerados.

Al finalizar la investigación surgieron aspectos que nos hicieron preguntar ¿Qué tanto el factor social podría afectar a los medios de movilización? o ¿cómo afectará la llegada de nuevos atractores a la movilidad en áreas industriales?, las cuales pueden servir para futuras investigaciones.

Por otro lado, consideramos que es recomendable analizar a la movilidad urbana desde una investigación mixta, sobre todo en temas de accesibilidad, puesto que, el desarrollo de una encuesta o el análisis de flujos vehiculares y peatonales para conocer los volúmenes de movilización por periodos de tiempo, favorecerá la naturaleza de los resultados.

También, exhortamos a las municipalidades de Los Olivos y de Lima Metropolitana, a desarrollar proyectos que vayan acompañados de análisis de accesibilidad, de forma que podría evitar una supremacía entre factores de la movilidad, en el cual la movilidad urbana sostenible podría servir como punto de partida para futuros proyectos, pero siempre teniendo en cuenta el factor de integración espacial entre todos sus elementos.

Para finalizar, invitamos a los estudiantes y docentes a impulsar más investigaciones sobre accesibilidad urbana, la cual es poco estudiada desde nuestra carrera, ya que esta podría llevarnos a entender mejor las necesidades de la ciudad y sus colectivos.

REFERENCIAS

- Aarón, M., Gómez, C., Fontalvo, J. y Gómez, A. (2019). Análisis de la Movilidad Vehicular en el Departamento de La Guajira usando Simulación. El Caso de Riohacha y Maicao. *Información Tecnológica*, 30(1), 321–332. <https://doi.org/10.4067/s0718-07642019000100321>
- Alvarado, C., Adame, S. y Sánchez, R. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y Ambiente*, 13, 129–169. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-65762017000100129
- Angotti, T. & Irazábal, C. (2017). Planning latin American cities: dependencies and “Best Practices”. *Latin American Perspectives*, 44(2), 4-17. <https://doi.org/10.1177/0094582x16689556>
- Aquilué, I. y Ruiz, J. (2021). Ciudad, complejidad y cambio: fundamentos para el análisis de la incertidumbre en sistemas urbanos. *Revista INVI*, 36(101), 7–34. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582021000100007>
- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28(2), 9–35. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808220009A/30821>
- Avilés, E. y Canizalez, P. (2015). Industrias culturales y crecimiento económico. Un modelo para el estudio del surgimiento de clusters creativos. *Economía Sociedad y Territorio*, 15(47), 185–216. <https://doi.org/10.22136/est002015558>
- Ba, M., Meng, H., Zhang, K. y Sun, Y. (2021). The Analysis of Spatial-Temporal Evolution of City Accessibility Based on Highway Network in Henan Province in China. *Journal of Transportation Technologies*, 11(02), 296–310. <https://doi.org/10.4236/jtts.2021.112019>

- Beckmann, J. (2001). Automobility—A Social Problem and Theoretical Concept. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5), 593–607. <https://doi.org/10.1068/d222t>
- Biles, J. (2020). El Mall: The Spatial and Class Politics of Shopping Malls in Latin America by Arlene Dávila. *Journal of Latin American Geography*, 19(3), 350–352. <https://doi.org/10.1353/lag.2020.0060>
- Calonge-Reillo, F. (2018). Recursos de movilidad y accesibilidad urbana en los municipios del sur del área metropolitana de Guadalajara, México. *Revista Urbano*, 21(38), 48–57. <https://doi.org/10.22320/07183607.2018.21.38.04>
- Cruz, F. (2018). La Movilidad Urbana: Dimensiones y Desafíos. *EURE (Santiago)*, 44(133), 277–281. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000300277>
- Dupuy, G. (2020). Voiture autonome: La fin des territoires de l'automobile? *Flux*, N° 119–120(1), 185–191. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0185>
- Elliot-Cooper, A., Hubbard, P. y Lees, L. (2019). Moving beyond Marcuse: Gentrification, displacement and the violence of un-homing. *Progress in Human Geography*, 44(3), 492–509. <https://doi.org/10.1177/0309132519830511>
- Fitch, J., Escobar, A. y Marmolejo, C. (2017). *Ciudad y territorio: Ciudad Compacta vs. Ciudad Dispersa visiones desde México y España* (1.a ed.). Universidad Autónoma de Nuevo León. http://www.rniu.buap.mx/infoRNIU/ago18/5/ciudad-y-territorio_ciudad-compacta-vs-ciudad-dispersa_visiones-desde-mx-y-espana.pdf
- García, M. (2008). Economías de Aglomeración y Cambios en la Localización del Empleo en Barcelona. *Urban Public Economics Review*, 8, 47–67. <https://www.redalyc.org/pdf/504/50400802.pdf>
- Gasca, J. (2017). Centros comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. *EURE (Santiago)*, 43(130), 73–96. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000300073>

- Greenwald, M. y Boarnet, M. (2001). Built Environment as Determinant of Walking Behavior: Analyzing Nonwork Pedestrian Travel in Portland, Oregon. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780(1), 33–41. <https://doi.org/10.3141/1780-05>
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano* (Vol. 18). Reverté. <https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-89259.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.a ed.). McGraw-Hill Education. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf#page=208&zoom=100,0,0>
- INEI. (2011, enero). *II Censo Nacional Universitario 2010: principales resultados*. <http://repositorio.minedu.gob.pe/handle/20.500.12799/865>
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities* (Reissue ed.). Vintage. http://www.petkovstudio.com/bg/wp-content/uploads/2017/03/The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities_Jane-Jacobs-Complete-book.pdf
- Jordi, M. (2017). Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. *Salud Colectiva*, 13(2), 307–320. <https://doi.org/10.18294/sc.2017.1164>
- Joseph, J., Cáceres, O. y Marín, L. (2009). *Haciendo ciudades y ciudadanía desde espacios locales* (1.a ed.). CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/coedicion/joseph/>
- Kruse, K. (2019, 14 agosto). *What does a traffic jam in Atlanta have to do with segregation? Quite a lot*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/interactive/2019/08/14/magazine/traffic-atlanta-segregation.html>
- Leal, C. y Fitch, J. (2012). Políticas Urbanas. Tendencia de Transformación en el Área de Influencia de Grandes Proyectos. *Contexto*, 6(6), 51–67. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353632026004>

- Leck, E. (2006). The Impact of Urban Form on Travel Behavior: A Meta-Analysis. *Berkeley Planning Journal*, 19(1), 37–58. <https://doi.org/10.5070/bp319111488>
- Ledgard, R., Krateil, A., Guevara, G., & Manrique, R. (2007). Imaginando una Arquitectura Metropolitana: El eje de la Av. Argentina. *Revista A. Arquitectura PUCP*, 1, 50–57. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/arquitectura/article/view/22263>
- López, M., Aón, L., Giglio, M., Freaza, N. y Cola, C. (2019). El viaje como barrera: diferencias y complejidades en el acceso a centros de salud en la ciudad de La Plata. *EURE (Santiago)*, 45(134), 53–76. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612019000100053>
- Ludeña, W. (2008). Patrimonio industrial en el Perú del siglo XX: ¿exotismo cultural o memoria sin memoria? *APUNTES*, 21(1), 92–113. <https://biblat.unam.mx/es/revista/apuntes-bogota/articulo/patrimonio-industrial-en-el-peru-del-siglo-xx-exotismo-cultural-o-memoria-sin-memoria>
- Mateu, J., Seguí, J. y Ruiz, M. (2017). Mallorca y sus dinámicas metropolitanas: proximidad y movilidad cotidiana en una isla-ciudad. *EURE (Santiago)*, 43(129), 27–47. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000200002>
- Meng, M., Rau, A., & Mahardhika, H. (2018). Public transport travel time perception: Effects of socioeconomic characteristics, trip characteristics and facility usage. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 114, 24–37. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.01.015>
- Miramontes, O., Lugo, I. y Sosa, L. (2017). *Complejidad y Urbanismo: del organismo a la ciudad*. Copit-Arxives. <http://scifunam.fisica.unam.mx/mir/copit/TS0015ES/TS0015ES.html>
- Moreira, L., Espinoza, O., Zapata, M. y Granda, M. (2020). Calidad del servicio de “Fedotaxi App”, desde la percepción de los clientes. *Universidad y Sociedad*, 12(5), 209–218. <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/1701>

- Mundó, J. (2002). El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor Servicio. *Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 12(34), 285–302. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70511239005>
- Municipalidad Distrital de Los Olivos. (2016, junio). *Plan de Desarrollo Concertado de Los Olivos 2016–2021*. https://munilosolivos.gob.pe/transparencia_mdlo/doc_transparencia/Normas_Emitidas/Ordenanzas/2016/ord-441-2016-aprueba-el-plan-de-desarrollo-local-concertado-2016-2021.pdf
- Navarro, I., Galilea, P., Hidalgo, R. y Hurtubia, R. (2018). Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte? *EURE (Santiago)*, 44(132), 135–153. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000200135>
- Obregón, S. y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía Sociedad y Territorio*, 15(47), 61–98. <https://doi.org/10.22136/est002015554>
- Páramo, P. (2014). Comportamiento urbano responsable: las reglas de convivencia en el espacio público. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 45(3), 473–485. 10.14349/rlp.v45i3.1488
- Poveda, J., Márquez, L. y Monroy, N. (2017). Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja. *Revista Lasallista de investigación*, 14(2), 20–29. <https://doi.org/10.22507/rli.v14n2a2>
- Ramírez, I. (2017). La liberización del transporte público y su influencia en el desarrollo urbano de las centralidades interdistritales de los sectores norte, este y sur de Lima metropolitana. 1990–2010. *Territorios en formación*, 12, 113–128. <https://doi.org/10.20868/TF.2017.12.3651>

- Rau, H. y Vega, A. (2012). Spatial (Im)mobility and Accessibility in Ireland: Implications for Transport Policy. *Growth and Change*, 43(4), 667–696. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2012.00602.x>
- Regalado, G. (2012). *La logística de la movilidad urbana y su articulación con el desarrollo de la movilidad metropolitana sostenible caso: Región Metropolitana de Lima*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Ingeniería]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional de Ingeniería. <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/12519>
- Regalado, G. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima metropolitana. *Revista de Arquitectura*, 22(1), 67–81. <https://doi.org/10.14718/revarq.2020.3038>
- Robles, A. (2016). Miedo en las calles: principal emoción de la inseguridad pública delictiva. Un estudio criminológico y de género*. *Revista IUS*, 8(34), 82–100. <https://doi.org/10.35487/rius.v8i34.2014.123>
- Rodríguez, G. (2021). Desplazamientos y gentrificación, ¿una relación necesaria? Estudio cuantitativo en la ciudad de Córdoba, Argentina (1991–2010). *EURE*, 47(142), 75–96. <https://doi.org/10.7764/eure.47.142.04>
- Rojas, C., Martínez, M., de la Fuente, H., Schäfer, A., Aguilera, F., Fuentes, G., Peyrín, C. y Carrasco, J. (2019). Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media, Los Ángeles, Chile. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39(1), 177–200. <https://doi.org/10.5209/aguc.64682>
- Saavedra, E. y Castro, A. (2007). La investigación cualitativa, una discusión presente. *LIBERABIT*, 13(13), 63–69. http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1729-48272007000100008

- Sagaris, L. y Landon, P. (2017). Autopistas, ciudadanía y democratización: la Costanera Norte y el Acceso Sur, Santiago de Chile (1997–2007). *EURE (Santiago)*, 43(128), 127–151. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000100006>
- Sayago, S. (2014). El análisis del discurso como técnica de investigación cualitativa y cuantitativa en las ciencias sociales. *Cinta de moebio*, 49, 1–10. <https://doi.org/10.4067/s0717-554x2014000100001>
- Segura, D. y Jiménez, D. (2020). Evaluación de la zona de influencia de la troncal de transporte público San José-Sabanilla-La Campiña. *Infraestructura Vial*, 21(37), 21–31. <https://doi.org/10.15517/iv.v21i37.42615>
- Serrano, C. y Durán, G. (2020). Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha. *EURE (Santiago)*, 46(137), 247–271. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612020000100247>
- Silva, D., Gonzáles, F. y Feged, A. (2020). Land Change in Latin American Urban Peripheries: An Agent-Based Model of Land Transaction with Informal mechanisms. *Revista de la Universidad del Rosario*, 1, 1–23. <https://www.researchgate.net/publication/339270993>
- Simon, H. (1991). The Architecture of Complexity. *Facets of Systems Science*, 7(1), 457–476. https://doi.org/10.1007/978-1-4899-0718-9_31
- Sorensen, A. y Sagaris, L. (2010). From Participation to the Right to the City: Democratic Place Management at the Neighbourhood Scale in Comparative Perspective. *Planning Practice and Research*, 25(3), 297–316. <https://doi.org/10.1080/02697459.2010.503424>
- Soutar, G. y Turner, J. (2002). Students' preferences for university: a conjoint analysis. *International Journal of Educational Management*, 16(1), 40–45. <https://doi.org/10.1108/09513540210415523>

- Steadman, P. (2008). *The Evolution of Designs: Biological Analogy in Architecture and the Applied Arts* (1st ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203934272>
- Tanikawa, K. y Paz, D. (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, 50, 29–34.
<https://doi.org/10.15446/rbct.n50.94842>
- Vega, P. (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *EURE (Santiago)*, 43(129), 5–25. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000200001>
- Wagensberg, J. (2000) Complexity versus Uncertainty: The Question of Staying Alive, *Biology* & *Philosophy* 15(4), 493–508.
<https://doi.org/10.1023/A:1006611022472>
- Zunino, D. (2018). Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana. *Tempo Social*, 30(2), 35–54. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>

ANEXOS

ANEXO N° 1

TERRENOS NO RESIDENCIALES VACIOS O EN DESUSOS EN EL 2003



Nota: Elaboración propia (2022)

ANEXO N° 2

Tabla 3

Empresas de transporte que cruzan el CU, 1985-2019

Periodo	Total	Nombre	Año	Ruta desde su creación
1985-2008	13	Sol de Oro S.A.	1986	X
		Virgen de la Puerta S.A.	1987	
		Translima S.A.	1988	
		SESOSA	1992	
		El Rápido S.A.	1993	X
		ETUCHISA	1993	
		La Gran Estrella S.A.C./NOVOBUS S.A.C.	2000	X
		Inversiones y Representaciones Polo S.A.C.	2001	
		Simón Bolívar S.A.	2002	X
		Transport Tigrillo S.A.	2002	X
		Levi Express de Transportes S.A.	2004	X
		La Nueva Estrella S.A.C.	2005	
		San Felipe Express S.A.	2005	X
2009-2019	6	Consortio Santa Barbara S.A.	2011	X
		Grupo Express del Perú S.A.C	2013	X
		Sur Express S.A.	2016	X
		Real Star Del Peru S.A.C.	2017	X
		TRANS NORCOM CORPORATION S.A.C.	2017	X
		Corporación Innovativa S.A.C.	2018	X

Nota. Elaboración Propia a partir de Moovit y SUNAT (2022).

ANEXO N° 3

Tabla 4

Matriz de Categorización

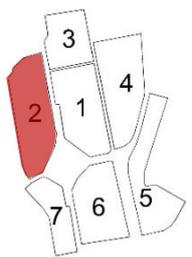
TEMA DE INVESTIGACIÓN	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA GENERAL	PREGUNTAS ESPECÍFICAS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	FUENTES	TÉCNICA
MOVILIDAD URBANA	ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.	¿DE QUÉ MANERA LA ACCESIBILIDAD INFLUYE EN LOS USOS DEL SUELO EN EL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS?	¿De qué manera la actividad de suelo incide en los medios de movilización del Conglomerado Universitario de Los Olivos?	ANALIZAR LA INFLUENCIA DE LA ACCESIBILIDAD HACIA LOS USOS DE SUELO DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS	Analizar la manera que la actividad de suelo incide en los medios de movilización en el Conglomerado Universitario de Los Olivos.	ACCESIBILIDAD		UBICACIÓN DE PARADEROS	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada
									(08) Estudiantes Universitarios (F.C.U) (4 TM (2Hy2M) - (4 TN (2Hy2M))	Entrevista Focus Group virtual
									(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group presencial
									(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada
									(08) Estudiantes Universitarios (F.C.U) (4 TM (2Hy2M) - (4 TN (2Hy2M))	Entrevista Focus Group virtual
									(04) Poblador cabeza de familia de la zona Norte, Sur, Este y Oeste	Entrevista Semiestructurada
								VALORIZACIÓN DE PUENTES PEATONALES	(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
									(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada
									(02) Docente Universitario especialista Arquitecto e Ingeniero	Entrevista a profundidad
									(04) Poblador cabeza de familia de la zona Norte, Sur, Este y Oeste	Entrevista Semiestructurada
									(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
									(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada
								CONECTIVIDAD ENTRE ACERAS	(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
									(04) Poblador (1 por zona)	
								EMPLEO DE CICLOVÍAS	(02) Estudiante universitario femenino (D.C.U) (1 TM Y 1 TN)	Entrevista Semiestructurada
									(02) Estudiante universitario masculino (D.C.U) (1 TM Y 1 TN)	
								EFICIENCIA VIAL DE BUSES	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada
									(02) Docente Universitario especialista Arquitecto e Ingeniero	Entrevista a profundidad
(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (F.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group									
PARTICULARIDADES DEL USO DE MOTOTAXIS	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada								
	(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (D.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group								
MODOS DE TRANSPORTE	(04) Poblador (1 por zona) (Am@ de casa)	Entrevista Semiestructurada								
	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2 TM (HyM) - (2 TN (HyM))	Entrevista Semiestructurada								
	(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (D.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group								
	(04) Poblador (1 por zona) (Am@ de casa)	Entrevista Semiestructurada								
ELECCIÓN DE RECORRIDO PEATONAL	(04) Poblador (1 por zona) (Am@ de casa)									
	(02) Estudiante universitario femenino (D.C.U) (1 TM Y 1 TN)	Entrevista Semiestructurada								
MANEJO DE BICICLETAS	(02) Estudiante universitario masculino (D.C.U) (1 TM Y 1 TN)									
	(01) Docente Universitario de otra carrera	Entrevista Semiestructurada								
USO DEL AUTO PRIVADO	(02) Docente Universitario especialista Arquitecto e Ingeniero	Entrevista a profundidad								
	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2H - 2M)	Entrevista Semiestructurada								
COMPORTAMIENTO SOCIAL	PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD	(08) Estudiantes Universitarios (F.C.U) (4H - 4M)	Entrevista Focus Group virtual							

<p>¿De qué manera los factores de atracción contribuyen en la utilización de los medios de movilización en el Conglomerado Universitario de Los Olivos?</p>	<p>Determinar la manera en que los factores de atracción contribuyen en la utilización de los medios de movilización en el Conglomerado Universitario de Los Olivos.</p>	<p>USO DE SUELO</p>	<p>SERVICIOS COMPLEMENTARIOS</p>	<p>SENSACIÓN DE CONFORT</p>	(04) Poblador (1 por zona) (Cabeza de familia)	Entrevista Semiestructurada
					(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (D.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
					(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2H - 2M)	Entrevista Semiestructurada
					(08) Estudiantes Universitarios (F.C.U) (4H - 4M)	Entrevista Focus Group VIRTUAL
				(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (D.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group	
				<p>DENSIDAD DE POBLACIÓN FLOTANTE PREDOMINANTE</p>	Área de transparencia de cada universidad (Portal web)	Análisis documental
					Escenario de estudio (Elaboración de mapa de uso de suelo)	Análisis de mapa de uso de suelo
					Escenario de estudio (observación fotográfica)	Análisis fotográfico
					Escenario de estudio (Elaboración de mapa de uso de suelo)	Análisis de mapas de uso de suelo
				<p>CONEXIÓN ENTRE USOS</p>	Escenario de estudio (observación presencial y fotográfico)	Análisis de fichas campo
				<p>FACTORES DE ATRACCIÓN</p>	<p>LOCALIZACIÓN URBANA</p>	(04) Estudiantes Universitarios (D.C.U) (2H - 2M)
			(04) Poblador (1 por zona) (Cabeza de familia)			Entrevista a profundidad
			<p>PROXIMIDAD A USOS SECUNDARIOS</p>		(02) Docente Universitario especialista Arquitecto e Ingeniero	Entrevista Focus Group
					(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (D.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
			<p>ACTIVIDAD DEL SUELO</p>	<p>EDUCATIVO</p>	(08) Estudiantes Universitarios (F.C.U) (4H - 4M)	Entrevista Semiestructurada
					(04) Poblador (1 por zona) (Cabeza de familia)	Entrevista Focus Group
					(04) Estudiantes de colegio de 4to y 5to año de secundaria (F.C.U) (15 - 16 años) (2H-2M)	Entrevista Focus Group
					Área de transparencia de cada universidad (Portal web)	Análisis documental
				<p>PÚBLICO</p>	Escenario de estudio (Imágenes satelitales)	Análisis fotográfico
					Escenario de estudio (Elaboración de mapa de uso de suelo)	Análisis de mapas de uso de suelo
					Escenario de estudio (observación presencial y fotográfico)	Análisis de fichas campo
					Escenario de estudio (Imágenes satelitales)	Análisis fotográfico
				<p>INDUSTRIAL</p>	Escenario de estudio (Elaboración de mapa de uso de suelo)	Análisis de mapas de uso de suelo
					Escenario de estudio (observación presencial y fotográfico)	Análisis de fichas campo
					Escenario de estudio (Imágenes satelitales)	Análisis fotográfico
					Escenario de estudio (Elaboración de mapa de uso de suelo)	Análisis de mapas de uso de suelo
			<p>COMERCIO</p>	Escenario de estudio (Imágenes satelitales)	Análisis fotográfico	
Escenario de estudio (observación presencial y fotográfico)	Análisis de fichas campo					

T.M	TURNO MAÑANA	H	HOMBRE	D.C.U	DENTRO DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO
T.N	TURNO NOCHE	M	MUJER	F.C.U	FUERA DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO

Nota: Elaboración propia

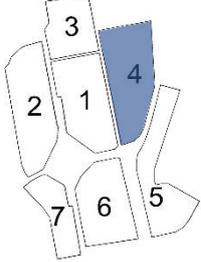
ANEXO N° 4
FICHAS DE OBSERVACIÓN

FICHA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO							
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA							
ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.							
FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	9:47 am	HORA DE TÉRMINO	10:24 am	FICHA N°	01
SECTOR	2	UBICACIÓN	Av. Alfredo Mendiola, desde el Jr. Manuel de Lara hasta la Calle San Bernardo.				
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS							
CONEXIÓN ENTRE USOS							
DESCRIPCIÓN	<p>Existen una gran variedad de usos en cercanía a las universidades, se pudo observar que estos usos están destinados a complementar los servicios que estos no brindan. Estos locales comerciales tienen como característica la presencia de pequeñas tiendas en su interior tales como; librerías, impresiones y copias, venta de comida y juegos. Regularmente estos locales comerciales están ubicados en cercanía a las universidades, en este caso, el 90% de los locales comerciales que pudimos encontrar están cruzando la avenida Panamericana Norte.</p>						
DESCRIPCIÓN	<p>Las características que estos locales comerciales presentan, influyen al estudiante universitario en su decisión para elegir cual de todos estos locales utilizará. En el caso de la UPN el 100% de los locales comerciales están ubicados cruzando la Panamericana Norte, mientras que los estudiantes de la UCH al no presentar en cercanías ningún lugar comercial, recurren a esta misma zona como destino. En el caso de la UCV presenta un local comercial a su lado derecho, además de los que están ubicados cruzando la Panamericana Norte, cuyos usuarios también serán los estudiantes universitarios de la UTP, los cuales no necesariamente necesiten cruzar la Panamericana Norte.</p>						

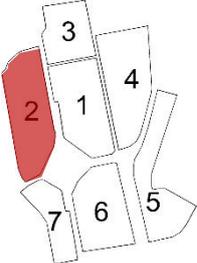
FICHA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	11:19 am	HORA DE TÉRMINO	11: 45 am	FICHA N°	02
SECTOR	4	UBICACIÓN	Auxiliar Av. Metropolitana y Av. San Bernardo.				
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS							
CONEXIÓN ENTRE USOS							
DESCRIPCIÓN	<p>Se ha observado que, en la Av. San Bernardo, hay viviendas que presentan anuncios de alquiler de habitaciones destinados para alumnos universitarios, la conexión que presentan estas viviendas en relación a su ubicación con la UCV y la UTP es relativamente cerca, el estudiante de la UCV no necesita cruzar la Av. Panamericana Norte para llegar a su destino a diferencia del residente que estudia en la UTP.</p>						
DESCRIPCIÓN	<p>Se ha podido observar que en la auxiliar de la Av. Metropolitana existe mayor cantidad de anuncios de alquiler de estas habitaciones, sobre todo desde el cruce de la Av. Metropolitana y la Av. México hasta el Jr. Río Perené, la conexión que presenta estas viviendas en relación a su ubicación con la UCV, UPN y UCH es relativamente cerca, pero debido a la existencia de fábricas como YOBEL, Mollitalia y gran cantidad de almacenes generan vías en las cuales podría ser difícil de movilizarse a pie, sobre todo en el turno noche (6:00 pm a 11:00 pm), utilizando el mototaxi como medio de transporte para movilizarse a su universidad a pesar de la cercanía entre estas.</p>						

FICHA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO							
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA							
ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.							
FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	09:03 am	HORA DE TÉRMINO	09:42 am	FICHA N°	03
SECTOR	1	UBICACIÓN	Calle San Andrés y Av. Alfredo Mendiola				
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS							
CONEXIÓN ENTRE USOS							
DESCRIPCIÓN	<p>Un complemento que presentaba la UCV, UTP y UCH en la Calle San Andrés, era un terreno destinado para estacionamiento de vehículos privados, especialmente para docentes, trabajadores de las universidades y los trabajadores industriales, este estacionamiento se ubica dentro de la zona industrial, en cercanía de estas tres universidades, lo cual generaba que esta población camine una distancia aceptable, pero en vías donde se percibe mucha inseguridad. Mientras que en la Av. Alfredo Mendiola existía una zona destinada al estacionamiento de vehículos, mayormente utilizados por estudiantes universitarios de la UCV y el comerciante tanto formal como informal de la zona, siendo este recorrido aceptable y fácil.</p>						

FICHA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO							
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA							
ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.							
FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	9:47 am	HORA DE TÉRMINO	10:24 am	FICHA N°	04
SECTOR	2	UBICACIÓN	Av. Alfredo Mendiola, desde el Jr. Manuel de Lara hasta la Calle San Bernardo.				
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS							
CONEXIÓN ENTRE USOS							
DESCRIPCIÓN	<p>Hemos podido observar que existen locales de ocio como discotecas y bares, ubicados en la Av. Alfredo Mendiola y la Calle San Bernardo en la que ingresan en su gran mayoría estudiantes universitarios, en cercanía a las universidades de la UCV, UTP y la UPN, lo cual generaba que estudiantes de la UCV, UPN y la UCH cruzaran la Panamericana para dirigirse a éstos, mientras los de la UTP recorrían una distancia mínima para llegar a estos.</p>						

FICHA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO							
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA							
ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.							
FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	9:00 am	HORA DE TÉRMINO	01:37 pm	FICHA N°	05
ACTIVIDAD DEL SUELO							
EDUCATIVO	<p>Se pudo observar 4 universidades (UTP, UCV, UPN y la UCH), además de 25 colegios entre nacionales y particulares de nivel inicial, primaria y/o secundaria, también se encontraron 3 academias pre universitarias y 4 institutos. El 75% de estos se encuentran ubicados en la parte Oeste de la Panamericana Norte, la cual es una zona con mayor grado de urbanización de la zona Este de la Panamericana Norte.</p>						
PÚBLICO	<p>Hemos podido observar 02 entidades públicas, una de estas es la SUNAT, la cual está ubicada en la intersección de la Av. Alfredo Mendiola con la Av. Central (Zona 2), esta genera usos que complementan sus necesidades, como por ejemplo oficinas de servicios contables. El Centro de Operaciones de la PNP dentro de la Zona 6 que brinda cierta seguridad a la pequeña población que vive en esa zona.</p>						
INDUSTRIAL	<p>Se sabe que los terrenos ubicados entre la Av. Panamericana Norte y la Av. Metropolitana fue destinada a la industria, actualmente las zonas 3,1 y 6 presentan distintas características. La Zona 3 presenta un 72% de usos comercio industrial, la Zona 1 presenta el 52% de usos fabrica-almacén. La Zona 6 presenta 89% de usos almaceneros.</p>						
COMERCIO	<p>Esta área presenta una gran predominancia por la vivienda comercio, la cual tiene un 93% de los terrenos destinados al comercio, sobre todo en las zonas 2 y 6, mientras que solo el 6% está destinado al comercio especializado, la cual está ubicado mayormente en la Panamericana Norte y el 1% para mercados (La Esperanza ubicado en el cruce de las vías Gerardo Unger y la calle San Bernardo y el Mercado HIPER en la Av. Metropolitana) y tiendas por departamentos (Tottus ubicado en el paradero 3 Postes y Economax en la Av. Santa Elvira).</p>						

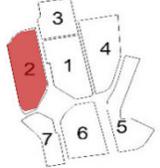
ANEXO N° 5
FICHAS FOTOGRÁFICAS

FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO							
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA							
ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.							
FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	09:03 am	HORA DE TÉRMINO	09:42 am	FICHA N°	06
SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Esquina de Av. Alfredo Mendiola con Av. San Bernardo 2: Paradero PIN				
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS							
SUBCATEGORIA:	CONEXIÓN ENTRE USOS						
					COMENTARIO: <ul style="list-style-type: none"> El pase peatonal no cumple con las medidas necesarias para la movilización del usuario de este paradero. Los escalones no cumplen con la medida necesaria para su utilización. Nula señalización horizontal. El cruce peatonal no conecta con la bajada peatonal. El nivel de la vereda se encuentra 10 cm más alto que el pase peatonal. 		
COMENTARIO: <ul style="list-style-type: none"> La vía de Alfredo Mendiola corta la circulación desde el paradero hasta el colegio. Existe gran cantidad de buses de carga pesada como también de transporte público. La Av. San Genaro es una vía de bajo tránsito peatonal debido a la existencia de fábricas y almacenes. El comercio informal obstruye el paseo peatonal hacia los paraderos, generando que los estudiantes tengan que llegar al paradero a través de las áreas verdes. 							

FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	9:47 am	HORA DE TÉRMINO	10:24 am	FICHA N°	07
SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Paradero UTP – Av. Panamericana Norte 2: Jr. San Lino				

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA: EDUCACION



1

COMENTARIO:

- La entrada principal de la UTP si bien está en cercanía del paradero, el nivel del paradero es superior a 1m, lo cual a ciertas personas se les dificulta el acceso a estas por falta de rampas peatonales.
- Gran aglomeración de estudiantes en las pistas por la falta de espacio en la calle debido a la cercanía de su entrada a la pista y el comercio informal, sobre todo en horas puntas.

COMENTARIO:

2

- La entrada posterior de la UTP debido a su ubicación en el Jr. San Lino, presenta gran aglomeración de buses de carga pesada estacionados en las aceras peatonales.
- La entrada al estacionamiento de la UTP en el Jr. San Lino, adiciona la circulación de automóviles privados, generando una mayor congestión vehicular y ruido.



FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

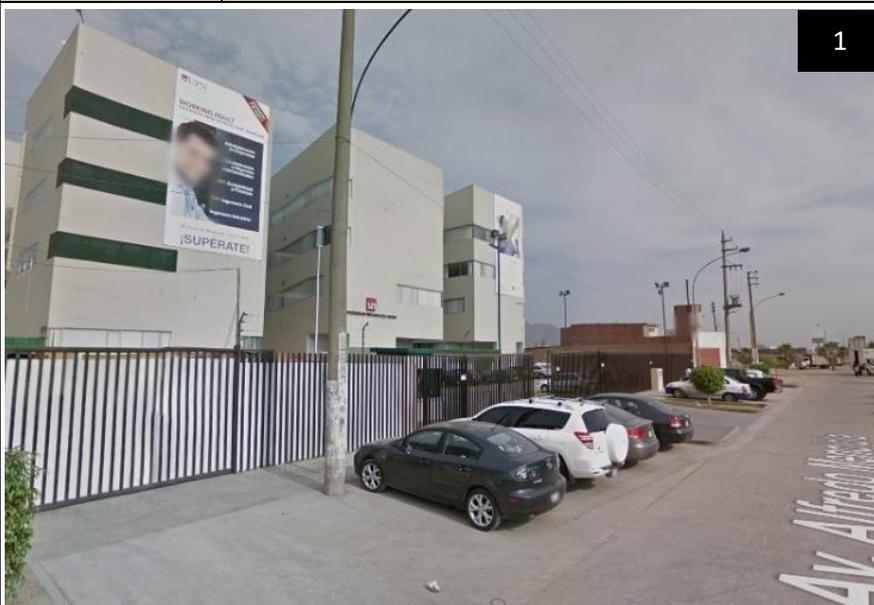
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	09:03 am	HORA DE TÉRMINO	09:42 am	FICHA N°	08
SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Entrada de la UPN 2: Entrada de la UCH				

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA: EDUCACIÓN



1

COMENTARIO:

- La UPN presenta dos locales separados por un almacén, este genera movimiento vehicular de carga pesada, lo cual muchas veces evita el libre tránsito de los estudiantes.

COMENTARIO:

- La entrada de la UCH, debido a que no presenta un espacio receptivo para sus estudiantes, genera que todo el comercio informal se ubique en las aceras peatonales.
- La UCH al presentar una sola entrada, genera la aglomeración de los estudiantes en su ingreso.
- Debido a su ubicación en la Av. Universitaria, los estudiantes que llegan desde la Av. Panamericana Norte, tienen que caminar desde el paradero de la UPN hasta su destino o utilicen mototaxis.

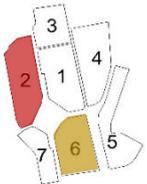


2

FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	9:47 am	HORA DE TÉRMINO	11:08 am	FICHA N°	09
SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Av. Alfredo Mendiola N° 6155-Frente a la UPN (Zona 2) 2: Calle Los Silicios N° 5534 (Zona 6)				

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA: PÚBLICO



COMENTARIO:

- Generan en ciertas horas del día entre semana (lunes a viernes), la aglomeración de personas que quieren ingresar a este, ocasionando largas colas en las aceras peatonales, la cual interrumpe la circulación de las personas.

COMENTARIO:

- Debido a su ubicación en la calle Los Silicios (Calle Industrial), los trabajadores utilizan la calle como estacionamiento, además que esta vía es tomada como botadero de vehículos embargados y también de los vehículos de carga pesada en sus alrededores. Todos estos vehículos muchas veces bloquean el libre tránsito peatonal.



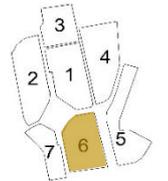
FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	10:39 am	HORA DE TÉRMINO	11:08 am	FICHA N°	10
-------	----------	----------------	----------	-----------------	----------	----------	----

SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Jr. Los Silicios con Calle Níquel (AICASA EXPORT) 2: Jr. El Sodio
--------	---	-----------	---



ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA:	INDUSTRIAL
----------------------	-------------------



1

COMENTARIO:

- Muchos de los almacenes ubicados en esta zona, utilizan como estacionamiento las pistas e inclusive las aceras peatonales, muchas de estas vías, debido a la gran cantidad de movilización de camiones, se encuentran en pésimas condiciones.

COMENTARIO:

2

- Varias de las características que presentan los almacenes de esta zona son desmontes en sus alrededores, pistas destruidas, sin áreas verdes y aceras peatonales con tierra y sin continuidad.



FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	09:03 am	HORA DE TÉRMINO	09:42 am	FICHA N°	11
-------	----------	----------------	----------	-----------------	----------	----------	----

SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Av. Alfredo Mendiola con Av. Gerardo Unger 2: Calle San Andrés – A espalda de la fábrica de Molitalia	
--------	---	-----------	---	---

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA:	INDUSTRIAL
----------------------	-------------------



COMENTARIO:

- La ubicación de un terreno vacío reservado para la industria, generó la llegada de camiones de carga pesada que se estacionaban sobre espacios destinados para áreas verdes, esto fue aprovechado por el comercio informal y tomado como talleres mecánicos en la vía pública, la cual trajo consigo personas del mal vivir.

COMENTARIO:

- La existencia de grandes fábricas en la Calle San Andrés, la baja iluminación, la inexistencia de aceras peatonales genera que esta zona no sea muy transitada por las personas, tanto pobladores de la zona como estudiantes de las universidades y colegios.

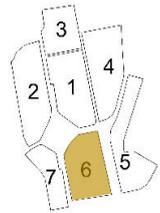


FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	10:39 am	HORA DE TÉRMINO	11:08 am	FICHA N°	12
-------	----------	----------------	----------	-----------------	----------	----------	----

SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Av. Alfredo Mendiola con Calle Zinc (TOTTUS) 2: Av. Alfredo Mendiola con Av. Los Platinos (NISSAN)	
--------	---	-----------	--	---

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA:	COMERCIO
----------------------	-----------------



1

COMENTARIO:

- Producto a su ubicación en cercanía a la Panamericana Norte, esta tienda por departamento genera gran movimiento de personas, sobre todo la población que vive a sus alrededores y los estudiantes universitarios de la zona, debido a que también cuenta con bancos y restaurantes de comida rápida. Toda esta población puede llegar caminando o en mototaxi.

COMENTARIO:

2

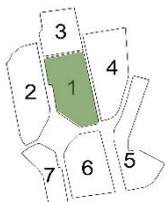
- Esta tienda especializada genera el flujo de camiones de carga pesada, los cuales dañan las vías tanto peatonales como vehiculares. Además de ser utilizado como taller mecánico, lo cual atrae gran cantidad de automóviles para ser reparados.



FICHA FOTOGRÁFICA DE CAMPO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

ACCESIBILIDAD Y USOS DE SUELOS DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO DE LOS OLIVOS, 2008-2019.

FECHA	05/05/22	HORA DE INICIO	09:03 am	HORA DE TÉRMINO	09:42 am	FICHA N°	13
SECTOR	1	UBICACIÓN	1: Mcdo La Esperanza-Av. San Bernardo con Av. G. Unger 2: Av. Alfredo Mendiola- Al lado de la UCV				

ACTIVIDAD DEL SUELO

SUBCATEGORIA: COMERCIO



1

COMENTARIO:

- La cercanía de los puestos comerciales de este mercado a las vías vehiculares, genera el riesgo que la población sufra algún tipo de accidente.
- Este mercado trae gran flujo peatonal a mediados del día, los cuales se ven afectados por el tránsito vehicular, ya que no existen semáforos y no hay un control vehicular.
- La gran mayoría de mototaxis transitan en contra del sentido vehicular.

COMENTARIO:

- Debido que se encuentra en cercanía a la UCV, este logra captar gran cantidad de población estudiantil en ciertas horas del día, lo cual genera que en este trayecto atraigan comercio ambulante, estos están ubicados dentro de una área de estacionamiento, circulando por estas vías tanto el peatón como el automóvil.

2



ANEXO N° 6

SOLICITUD PARA LA I.E. 2078 NUESTRA SEÑORA DE LOURDES



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

PROEDUCATIVO N° 2078	
NUESTRA SEÑORA DE LOURDES	
SANTA LUISA "LOS OLIVOS"	
MESA DE PARTES	
Exp. N°	486
Fecha	7 MAY 2022
Time	

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CARTA N° 005-2022-UCV-LN/EP-ARQ

Lima, 09 de Abril de 2022

Señores:

I.E. 2078 "Nuestra Señora de Lourdes"

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a Ud. para saludarlo cordialmente y presentarle a los alumnos **Abel Fernando Falcón Bellido** con DNI N° 72579902 y **Stefany D' Jesús Nuñez Bonilla** con DNI N° 46752348, estudiantes de la Facultad Profesional de Arquitectura de nuestra institución; quienes se encuentran realizando El Desarrollo de su Proyecto de Investigación titulado "Accesibilidad y Usos de Suelo en el Conglomerado Universitario de Los Olivos, 2008 - 2019 " para realizar entrevista a cuatro alumnos del nivel secundario donde ustedes custodian.

Al respecto le solicito tenga a bien brindarle las facilidades que el caso amerita para hacer posible el logro de sus objetivos académicos.

Agradeciendo la atención que brinde al presente, hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración y aprecio.

Atentamente,

Mg. Arq. Ricardo Ugarte Chamorro
Coordinador de la Escuela Profesional de Arquitectura
Filial Lima Norte

ANEXO N° 7

RESPUESTAS A LA ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADA PARA LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DCU

UBICACIÓN DE PARADEROS:

1. ¿Qué opinión tiene usted acerca de la distancia que recorre desde el paradero que usualmente utiliza hasta su centro de actividades?

- Luis Piscoya:

La distancia que recorría desde el paradero a mi casa hasta la universidad era segura, ya que no he sentido ningún peligro porque había bastante iluminación, excepto por un tramo que es apagado, ya que es una zona de almacenes.

- Michelle Córdova:

En las épocas que yo estudiaba, me movilizaba en mototaxi porque relativamente estaba cerca, el paradero de mi casa se llama Sarita Colonia y utilizaba mototaxis que eran formales, también para ir a la universidad hay otro paradero de mototaxis que se llama Enrique Meyer, pero eran informales, estas me llevaban al paradero del puente que actualmente está clausurado (frente a la UCV) y Siempre iba a ese paradero, no necesariamente para ir a la universidad sino también para ir a otros lugares, pero tal vez por eso lo clausuran, porque no era un puente estable, como era zona industrial no estaba pensado que de repente tanta aglomeración de personas, en este caso los estudiantes, bajaban ahí y cruzaba en masas y se podría dar que en cualquier momento se pueda caer y cuando lo clausuraron me dejaban en el paradero Yambal. Mi opinión acerca de la distancia era buena, rápida y llego en menos de 5 minutos a la Panamericana.

- Jorge Luis Cristóbal:

Por temas de movilización se encuentran en una zona buena, debido a que están cercanas a las entradas, pero por temas de comodidad se sería mejor que estén un poco más alejadas para evitar la acumulación de personas en toda esa zona.

- Luz Mendoza:

Primero recorro una distancia desde la Tupac (2 cuadras más para arriba) en este caso es una distancia de 15 a 20 minutos a pie, caminando y en mototaxi es como a 5 minutos o menos

Para ir en moto primero yo camino las dos cuadras para llegar a la universitaria, agarró ahí la moto y la moto obviamente me deja en la Panamericana en la puerta que está al costado del PIN, me deja entonces a veces a esa puerta y cuando está cerrada por ende yo tengo que caminar hasta la puerta de delante la puerta cuatro, creo que es una distancia corta, entonces para mí es accesible llegar a la Universidad.

VALORIZACIÓN DE PUENTES PEATONALES:

2. ¿Qué importancia tiene para usted la cantidad de puentes peatonales que existen dentro del conglomerado universitario?

- Luis Piscocoya:

Bueno, me parece importante pero muy escasa, el puente de la UTP es muy importante, en realidad los tres puentes son importantes, porque los estudiantes cruzan para tomar carro de vuelta a casa o centro de labores, deberían implementar uno más, pero el puente de la UPN se encuentra muy inestable, ya que cuando cruzan se mueve o se siente las vibraciones, considero que el puente de la UTP es uno de los mejores y más complementado.

- Michelle Córdova:

Considero que está bien la cantidad de puentes peatonales, ya que son exactamente 3 puentes para las tres universidades, el puente de la UTP y de la UCV lo siento un poco más estables, el de la UPN es más angosto y las pocas veces que he subido a ese puente, es más angosto y tiembla un poco, la que más utilizo es el puente de Yambal.

- Jorge Luis Cristóbal:

Con la aparición de la UPN, los 3 puentes que hay en las 3 universidades principales creo que ya no dan abasto por lo que sería mejor si hay uno más para evitar todo ese cúmulo de persona que están cerca de los paraderos.

- Luz Mendoza:

Ahora estamos en una desventaja por no tener habilitado el puente del medio, pues el puente mismo queda en medio de la UCV, porque al frente están los mejores ploteos y más baratos a comparación de los que están en misturita, entonces creo yo que estaríamos en desventaja prácticamente en eso y más que todo para las personas que vengan de la Panamericana al irse tendrían que irse por otro paradero y al llegar de puente piedra tendrían que caminar más lejos entonces estamos en desventaja en cuanto a los puentes peatonales

CONECTIVIDAD ENTRE ACERAS

3. Hemos observado que no todas las veredas se encuentran conectadas ¿Qué piensa usted acerca de las veredas?, ¿Tuvo alguna experiencia con éstas?

- Luis Piscocoya:

Para dirigirme a casa, mi ruta es de la avenida Central y cuando vas caminando no hay continuidad, es decir hay vereda después tierra y luego sigue la vereda e incluso hay una rampa que está mal y dificulta mucho para caminar y lo rodeo caminando por la pista, también existe una parte madereras , los camiones se ponen en fila ocupando la vereda como también la gente que hace cola para la SUNAT y todo incomoda y el peatón va a buscar la mejor forma para ver su tránsito libre y con la mayor seguridad.

- Michelle Córdova:

En la zona de las universidades hay partes que no tienen veredas y para mi tiene una calificación muy baja e incluso -0 porque muchas veces me he lastimado saliendo de plotear o cuando compraba materiales, trasladarse con todas esas cosas por las veredas era difícil. Para ir a mi casa caminando tenía el mismo problema.

- Jorge Luis Cristóbal:

En las veredas la acumulación de personas por las ambulantes que hay, tanto que aparece el comercio como los comerciantes, la accesibilidad se corta y como que perjudican la movilización de punto a punto por lo que no fue creo previsto para este tema de tantas personas que hayan llegado y un poco alto impacto negativo a movilizarse ahí y por todo el cúmulo de personas que se juntan y la mezcla de actividades, sin un orden

- Luz Mendoza:

Las veredas para mí son horribles porque a veces caminaba distraída y pues al costado de la universidad hay un grifo que obviamente pasan camiones, carros grande y buses, más que estas veredas por ahí están llenas de pura trocha y también asaltan por las noches y luego otro también que hay mucho comercio, demasiado comercio que no te permite ni siquiera poder caminar.

EFICIENCIA VIAL DE BUSES

4. ¿Cuál es su posición acerca de la utilización del transporte público como modo para trasladarse a su centro de actividades?

- Luis Piscoya:

No he utilizado un transporte público, ya que no había un bus que me llevara a mi casa o a la universidad.

- Michelle Córdova:

He utilizado transporte público para ir a otros lugares, a las universidad poco, e incluso para ir a los centros comerciales que están en la panamericana no utilizo el transporte público en la Panamericana sino tengo otras rutas que me llevan a estos centros, pero hay excepciones cuando no tengo mucho tiempo, suelo usar la Panamericana.

- Jorge Luis Cristóbal:

Para mí es la mejor manera, pero mal implementado en la zona, debido a que con más y mejor transporte público sería menos el tráfico para llegar ahí, pero por la falta de control y tantas unidades que se ha generado por tantas personas que llegan al lugar, se genera un desorden, lo que perjudica el supuesto buen transporte público que a las finales no llega a esa zona. Sin embargo, cuando me mudé a la zona por la distancia me movilizaba a pie, pero antes sí, antes de llegar si usaba el transporte público es diario.

- Luz Mendoza:

Como yo te había comentado, yo vivo más cerca de la de la Panamericana, mi único modo de transporte o mejor dicho el único vehículo que yo tomo para ir a la Universidad son los mototaxis y solamente pasan motos, no hay ningún carro que te lleve de la Tupac hasta la UCV si hay, pero tendrían que darse muchas vueltas.

PARTICULARIDADES DEL USO DE MOTOTAXIS

5. ¿Cuáles son las razones por las cuales usted utilizaría los mototaxis?

- Luis Piscocoya:

Los mototaxis son de gran utilidad para mí, ya que me dirijo con este modo de transporte a la universidad como a mi centro de trabajo y la sensación que me causa es de rapidez y de menor costo a comparación de un taxi

- Michelle Córdova:

Los mototaxis es el modo de transporte que más utilizo para llegar a esa zona, ya que para mí es más práctica, rápida y más fácil de trasladarme para llegar a mi destino, además que son formales por ello me siento más segura, algunas veces he utilizado mototaxis que no son de mi paradero habitual pero el problema es que a mí la moto me deja frente a la universidad y tengo que cruzarlas con maquetas, es incómodo y pierdo tiempo cuando estoy con los minutos en contra.

- Jorge Luis Cristóbal:

Porque era el único método de transporte por zonas cercanas, lo que el transporte público solo pasaba por las avenidas principales y si uno quería irse a unos sitios más cerca, pero por avenidas más pequeña era la única forma de movilizarse aparte de la peatonal o bicicleta, pero usualmente no lo utilizaba porque a las zonas cercanas que me dirigí mayormente me dirigía a pie.

- Luz Mendoza:

Primero, lo utilizo para llegar más rápido, porque es fácil, pero también yo me puedo ir caminando porque estoy cerca de la universidad y segundo porque estoy en la carrera de arquitectura y lo uso cuando traigo maquetas pesadas, entonces es de gran utilidad y me cobran 0.80 céntimos. Es económico.

ELECCIÓN DE RECORRIDO PEATONAL

6. ¿Cuáles son las razones por las cuales usted llegaría caminando a las universidades?

- Luis Piscocoya:

La primera razón era porque caminando me ahorraba los pasajes y la otra es porque cuando salía temprano de mi casa, podía darme el lujo de ir caminando hasta la universidad por la avenida Central.

- Michelle Córdova:

La ruta que tenía para caminar me generaba algo de miedo, me da la impresión de una zona insegura por los almacenes por eso lo hacía solo en las mañanas, en otros horarios no lo hacía. Otra de las razones por las que caminaba, era porque tenía tiempo. Raras veces caminaba en las noches y si lo hacía era por una ruta en especial, por donde había mucho comercio, especialmente en por el Jr. Manuel de Lara, donde había mucha iluminación hasta cierto tramo y luego tomaba y bus.

- Jorge Luis Cristóbal:

Como lo mencioné la aparición de tanta gente dio origen a que los vendedores ambulantes y todo se implemente en las aceras y para llegar desde la vivienda hasta la Universidad era un tema de esquivar a todas las personas, porque no se podía transitar y más que estudiaba en la carrera de arquitectura e ir con maquetas y planos, todo eso era peor, porque uno estaba más con peligro que no le pase nada a tu trabajo qué poder mover libremente, preferiría caminar por la pista que había menos carro que caminar por la acera que había más personas.

Otros de los motivos es cuanto apareció tanta gente antes de la pandemia, el comercio de alimentos o cualquier cosa estaba el alcance por esa zona era fácil, porque solo está en la avenida principal donde se llegan las universidades, pero por las zonas aledañas eso es un sitio normal para caminar el problema era cuando uno tenía que acercarse a tomar el carro para otro lado, ya que los paraderos estaban siempre en los puntos de acumulación de personas, era la única ruta para salir y como que uno no prevenía el tiempo para ver si podía agarrar el carro o no, porque en ese momento se llenaba todo y te generaba ese problema en paradero de colas y demás.

- Luz Mendoza:

Voy caminando a la Universidad cuando tengo tiempo disponible, como para darme ese lujo de irme caminando, otro porque en medio de camino pues hay varios comercios entonces a veces antes de yo pasarme para la Universidad,

pues nos hacíamos o tomamos un cafecito o un jugo simplemente almorzamos, entonces es más que todo es eso o son cambios de turno de la Universidad o simplemente tengo bastante tiempo para poder llegar.

MANEJO DE BICICLETAS

7. Se ha observado que existe una baja infraestructura de ciclovías en el conglomerado universitario ¿Qué le hace falta a la zona para manejar bicicleta libremente?

- Luis Piscocoya:
¿Creo que quitarle espacio al carro no?, en la avenida central la berma central no tiene nada de verde, ahí podría hacerse una ciclovía.
- Michelle Córdova:
No manejo bicicleta por esa zona, por la misma razón que no está pensado para las personas que quieran desplazarse en bicicleta, pero si veo que pocas personas lo hacen, pero me hubiese agrado ir en bicicleta a la universidad.
- Jorge Luis Cristóbal:
Primero sería regularizar el transporte público y privado, debido a que las calles están en su modo exacto, para eso tendría que verse bien como combinar lo peatonal con la bicicleta, porque no hay manera de andar con bicicletas por ahí, la única forma es de dirigirse con su bicicleta por la pista de los autos, no hay ningún tipo de movilización a menos de la universitaria, evitaba manejar bicicleta, porque no había un lugar fijo para ir por ahí y uno tenía que esquivar personas y se ponía a activar carros.
- Luz Mendoza:
No hay una ciclovía, he visto que varias veces que la Tupac a la Universidad pues es bien peligroso, las motos son también ventajosa al manejar, pero también imprudentes y ha habido varios casos que yo voy caminando y entonces ahí, pero desde dos motos una moto lineal y un mototaxi entonces eso no tendría que haber una ciclovía prácticamente para que pueda ocurrir eso.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

8. ¿Cuáles son las partes del día que considera usted que son las mejores para movilizarse?

- Luis Piscoya:

Transitaba en las mañanas o tardes porque me sentía más seguro, en las noches la ruta para ir a mi casa de la universidad era muy oscura en ciertos tramos y presiento que me van a robar.

- Michelle Córdova:

Turno mañana de todas maneras, Yo estudiaba en las mañanas y pocas veces en las tardes, ya que en el turno noche me sentía poco segura, cuando lo hacía caminando utilizaba dos rutas dependiendo cuánta gente había, en las mañanas pasaba caminando por el mercado y por las tardes por la Av. Central, ya que por esa vía había mucho comercio, tanto de comidas como de tiendas.

- Jorge Luis Cristóbal:

Me sentía más confortable en la mañana, porque al ver más gente como que uno presentía que había más seguridad, por lo mismo que había más gente, porque al momento de uno de transitar de noche ya eran pocos los que uno llegaba y que como que notaba más espacios vacíos.

- Luz Mendoza:

Mi horario durante el día para caminar a la Universidad es en la mañana y tarde, en la noche yo he caminado del tramo de la Universidad hasta la universitaria o hasta la avenida metropolitana, si es que voy a comer porque hay mucha gente, también en metropolitana hasta la Tupac, hay como que más luz y más comercio en las noches, pero no es peligroso creo que más accesibles en la mañana y en la tarde hasta las 18:00 de la tarde.

Considero que es más seguro por la mañana obviamente, porque en la mañana todos se van a trabajar o todos van a estudiar o simplemente las mamás salen a los mercados y hay varias personas, como te digo no hay varios comercios hay varias tiendas en donde la gente concurre y tú puedes caminar normal, En la tarde lo mismo, pero yo prefiero más en la mañana

SENSACIÓN DE CONFORT

9. ¿Cuál es la perspectiva que tiene sobre los paraderos y puentes que utiliza regularmente dentro del conglomerado universitario?

- Luis Piscoya:

En el paradero de mototaxis de Huandoy con la Av. Central es muy importante porque hay en las 4 esquinas, y los mototaxis se encuentran más que todo por la aglomeración de la gente, y me sentía seguro porque eran seguros, tenían sus chalecos con sus nombres, en los paraderos de la universidad estaba muy apagado y también las veredas no estaban bien, por la misma topografía había muchos niveles.

- Michelle Córdova:

Bueno si le dieran un mejor tratamiento a los puentes que están frente a las universidades, definitivamente ayudaría, por el tema de los paraderos para mi el mejor es el de Yambal, porque es más espacioso y tiene más iluminación, por otro lado, el paradero de Santa Luisa es el más estable, pero al no haber un buen tratamiento de espacio lo hace sentir inseguro.

- Jorge Luis Cristóbal:

Es muy baja sobre importancia, porque se notan muy descuidados tanto los paraderos como los puentes, porque en todo el tiempo que estuve viviendo o que estudié no se notó una mejora ni un cambio y no te sentías cómodo, porque primero las bancas eran las justas, el espacio tanto para tomar el carro y como para estar esperando se combinaban y no como había un orden o funcionalidad en eso y más que estaban tan cerca los puentes que la misma estructura del puente ocasionaba un inconveniente tanto para dirigirse del paradero hacia el puente o de movilizarte tú mismo.

- Luz Mendoza:

A ver de atraerme, no me atrae nada porque primero, los puentes te juro que caminan bastantes personas o en las salidas por ejemplo en el fin de salida de la UCV este puente parece que se va a caer y en los en los paraderos de las motos están todas amontonadas, ahí ni siquiera existe un buen diseño, es más porque hacen cola para poder agarrar motos, bueno yo hacía cola para poder seguir una moto una cola literal, al costado pasaban la gente que es que los

chicos que salían del PIN y de la Universidad también entonces es bien incómodo esa área para agarrar una moto en la noche y pues los puentes ni hablar aparte de la delincuencia eso le suma.

LOCALIZACIÓN URBANA

10. ¿Qué facilidades cree usted que tiene su centro de actividades para poder llegar a éste?

- Luis Piscoya:
Era bien cómodo, porque mi ruta era directa y lo sentía confortable llegar a la universidad, aunque preferiría que en la Panamericana crucen caminando, más que todo por seguridad.
- Michelle Córdova:
Las facilidades que daba la UCV eran las entradas, a veces ingresaba por la principal porque el pabellón que me tocaba clases estaba cerca a esa entrada o por la entrada lateral cuando no había tanta gente.
- Jorge Luis Cristóbal:
Mi facilidad para llegar a la UCV, en tanto paraderos, puentes y como fue un núcleo principal todo fue cambiando en su entorno, fue uno de los núcleos principales. Una de las características que tiene la UCV es que está entre la avenida principal y entre las dos avenidas secundarias que conectan las carreteras principales de esa zona, tanto en dirección norte sur y este oeste, e incluso cuando salía por la puerta del costado era para irme; por ejemplo, tiendas que no había por esa zona como a las tiendas de hipermercados que estaban más hacia el sur, que era toda la panamericana.
- Luz Mendoza:
Pero es dependiendo de cómo uno viene, en mi caso que yo vengo de la Tupac a veces es una ventaja como también una desventaja, porque en la puerta que está al costado del PIN donde me deja la moto a veces esa puerta está cerrada, por ende yo tengo que pasar y caminar por todo el grifo para poder llegar a la puerta número cuatro (puerta principal), entonces sería grandioso que esa puerta esté abierta, inclusive para turno noche, porque esa puerta la cierran a las 20:00 de la noche, esa es su hora de cerrar de esa puerta, en cambio la puerta principal está abierto hasta que todos salgan.

RESPUESTAS A LA ENTREVISTA A PROFUNDIDAD PARA EL DOCENTE DE ARQUITECTURA

Docente: Arq. Mauricio, Tamariz Vela (MTV)

LOCALIZACIÓN URBANA

1. Hemos observado la presencia de usos de suelo educativos como también viviendas-talleres y comercio dentro del conglomerado universitario ¿Cómo cree usted que la existencia de fábricas y almacenes dentro de esta zona, influyan en el libre tránsito de la población flotante que intenta llegar a los usos mencionados anteriormente?

Yo empecé a enseñar en el 2011 en la UPN, entonces cuando la Universidad no sé si sabes, pero cuando cruzabas para pasar a la UPN, era imposible, era una maratón, la gente subía y bajaba y tenía que hacer cola tipo metropolitano para subir y bajar, demorada 5 minutos para cruzar el puente, entonces cuando después estaba enseñando en la UCV, que fue en el 2013, dos años de diferente, yo venía de Surco, utilizaba un colectivo y me bajaba en la puerta de la universidad, ahí no había problema.

EFICIENCIA VIAL DE BUSES

2. Se sabe que para el año 2008, 09 empresas de transporte presentaban rutas que cruzaban esta zona, mientras que para el año 2019 esta cantidad se duplicó ¿Cuál es su opinión sobre de la demanda de buses de transporte público y la influencia que tiene estos en la población flotante?

Cuando me mude más o menos por Universitaria, yo prefería tomar transporte público hasta el paradero de Villa sol (antes de cruzar a la Panamericana), luego tomaba mototaxi y me dejaron el puente de la UPN, donde cruzaba para ir a la universidad. Porque si esperaba el carro que daba la vuelta en la universitaria era demasiado tiempo, es más, a veces he bajado del taxi cuando ya daba la vuelta y he bajado en la oreja y caminaba, entonces una cosa es accesibilidad y otra cosa es el transporte. Para ir a la UCV Inicialmente había solo un puente después crearon dos puentes porque la gente era demasiado.

CONECTIVIDAD ENTRE ACERAS

3. Se sabe que existe una gran cantidad de población flotante; además, la llegada de nuevos usos de suelo, fomentarán mayor cantidad de viajes en la zona, los cuales se movilizarán por la red de aceras peatonales ¿Cuáles cree usted que son los resultados negativos del alto tráfico de transeúntes hacia la utilización de las aceras peatonales y cuáles cree que son sus causas?

Bueno pienso que las aceras están desde antes de las universidades y no están pensadas para recibir un gran público y vas a encontrar EN LA UNIVERSITARIA CON LA PANAMERICANA con problemas de veredas, es una zona terminal, hay terrenos baldíos no sé por qué razón y hay un cruce de ahí bien feo que está todo tirado y ahí encuentras varios niveles, por otra parte, la Panamericana en la zona de las universidades, los carros que siempre pasan la luz no respetan.

USO DEL AUTO PRIVADO

4. Se conoce que en la zona transitan una elevada cantidad de vehículos de transporte público en horas puntas, además de observar gran variedad de vehículos de transporte de carga pesada ¿Como cree usted que la preferencia del usuario por moverse en automóvil privado e individual influya en la elección de este a pesar de tener como destino una zona industrial?

El recorrido que hacía en auto a la UPN, era utilizando toda la Universitaria hasta la Av. Metropolitana, y volteaba en u para ir a la universidad, otra ruta es ir por la universitaria y daba la vuelta en la Panamericana y rodeando las universidades hasta llegar a la UPN, para ir a la UCV hacia lo mismo y me estacionaba atrás del colegio PIN. Yo voy a esa zona porque tengo que trabajar, sino lo hiciera, no lo hago e incluso para ir a los supermercados.

MOTOTAXIS

Por ejemplo, las mototaxis es un medio que evita estar en medio de todo el tráfico de las avenidas principales, posiblemente su facilidad de cruzar vías secundarias lo vuelve tan atractivo para el usuario.

INSEGURIDAD

Es peligroso, yo de la Vallejo venía hasta el paradero de la UCH, como no había carro a eso de las 11: 00 de la noche, caminaba toda esa ruta para tomar el carro en la Universitaria, no cruzaba el puente.

RESPUESTAS A LA ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADA PARA EL POBLADOR DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO

VALORIZACIÓN DE PUENTES PEATONALES

5. ¿Cómo evaluarías el estado de los puentes peatonales que regularmente utiliza?

6. Coméntanos ¿Cree usted que el estado de los puentes peatonales influye en su decisión para utilizarlos?

- Fritz Suarez:

Yo creo que sí o sea es una forma de ayuda para los peatones, esos puentes, por qué no habría forma de cómo cruzar, ahora que tramo en tramo en hay algunos sitios que no tienen, tienen que caminar una vuelta enorme o tomar una unidad que les hagan pasar al otro lado. Como ves la calle es larga y yo no puedo pasar al otro lado, sin tomar en puente y si yo quisiera irme para el Centro de Lima si no se puede tendría que irme hasta arriba o bajar, entonces es importante los puentes.

- Casiano Delgado:

Yo soy una persona de edad por lo que el puente más cercano, lamentablemente no cuenta con rampas y me dificulta poder subir las escaleras para cruzar el puente, creo que deberían implementar los puentes que están en la Av. Panamericana, definitivamente no está bien equipado ese puente.

- Gregorio Tapia:

Bueno por el momento están bien, están limpios, porque hay unos chicos venezolanos que lo limpian, los puentes se mantienen limpios, para las personas de edad sería bueno que haya rampas, porque por ejemplo para mí, las piernas ya no dan y es fastidioso subir los escalones.

- Cirila Quispe:

Se mantienen limpios, para otras personas les serviría que pongan rampas, pero para mí no me convendría porque sería más lejos, en cambio cuando hay escaleras es más rápido, tienen sus ventajas y desventajas.

CONECTIVIDAD ENTRE ACERAS

7. ¿Cómo cree usted que el estado de las veredas influye en su decisión de elegir por cual calle movilizarse?

- Fritz Suarez:

Si me conecta con todas las zonas, el problema es que no es continua, con bicicleta no se puede pasar y mucho menos pasar con personas en sillas de rueda. Cada vecino hace sus veredas y no las hace al mismo nivel.

- Casiano Delgado:

Lamentablemente todas las veredas están mal, como ves, todos los tractores o camiones que pasan, malogran las veredas, como les comenté, todos esos carros se estacionan en las veredas, no se puede pasar, tenemos que rodear e ir por las pistas.

- Gregorio Tapia:

Puedo decir que no están tan buenas, pero tampoco tan malas, por acá si están bien diseñadas diría yo, pero tiene partes malas como en Marañón en donde hay bastantes tiendas de camiones y las paran malogrando.

- Cirila Quispe:

Las veredas, cada uno soluciona sus veredas, por ejemplo, esta vereda, está maltratado o roto, el estado no lo va arreglar sino uno mismo, ahora las pistas son igualitas, aquí estaban con huecos y los propietarios se han organizado de cada casa y han rellenado, por ejemplo, en las veredas no existen una continuidad, uno sube y baja y eso sucede por lo que les dije, cada uno hace su vereda, pero hasta hora camino con normalidad.

PARTICULARIDADES DEL USO DE MOTOTAXIS

8. Coméntanos ¿Cuál es su opinión acerca del uso del mototaxi como modo para poder movilizarse por todas las calles de la zona?

- Fritz Suarez:

Bueno como le digo, para la movilización de los mototaxis en esta zona es muy importante, es como tomar un taxi en el centro de Lima, por ejemplo, aquí tú vas a la esquina y tomas moto, para las personas ancianas toman moto, te vas a las dos paralelas tomas moto, la gente nos hemos adecuado a tomar una moto ya que es más práctico, me voy al mercado para comprar, utilizan moto, es el más utilizado por qué estamos en una vía auxiliar y la moto puede transferirse cómo subir y bajar.

- Casiano Delgado:

Aquí usamos mucho los mototaxis, pero hasta cierto momento, como dije yo voy al mercado y tomo moto para ir y no todos son formales, eso también da un poco de miedo, porque te pueden robar

- Gregorio Tapia:

Es un beneficio enorme, tanto para los mototaxistas como para el público, porque hay mucho público que a veces que quiere ir a cierto lugar y ahorran tiempo, como es una zona urbana está bien que haya moto, porque por ejemplo para ir al mercado se tiene que ir con moto y no con carro, y por esta zona todas las rejas están abiertas para los mototaxis.

- Cirila Quispe:

Si te facilita, pero cuando te vas lejos, a veces cuando voy a comprar y traigo bulto tomo mototaxis o también cuando veo que no están transitando muchas personas, todo por seguridad porque por aquí roban.

ELECCIÓN DE RECORRIDO PEATONAL

9. ¿Qué características presenta la zona por las cuales le permitiría a usted poder movilizarse a pie?

- Fritz Suarez:

En la zona encuentras siempre una moto o pero cuando no hay tengo que salir corriendo, así como ves ahorita hay movilidad de carros, las veces que no hay, por ejemplo en las tardes, caballero tiene que salir y caminar hasta el paradero y tomar una moto en la vía central.

- Casiano Delgado:
Si, caminamos muy a menudo por esta zona, ya sea para comprar en el mercado o ir al colegio o a otros lugares, pero es incómodo porque los camiones siempre están pasando, porque esta zona es industrial. Las veredas están siempre rotas, en mal estado, e incluso se estacionan en las veredas y nosotros no podemos hacer nada.
- Gregorio Tapia:
Bueno como por esta zona hay comercio, si transitan personas, pero no muy de noche.
- Cirila Quispe:
La verdad muy pocas características, como ves las pistas están dañadas y muchas veces las motos no quieren pasar por esos baches, lo que me obliga a caminar por calles vacías llenas de tierra y sin plantas por la cantidad de fábricas que hay.

EMPLEO DE CICLOVÍAS

10. ¿Cuál sería su opinión acerca de la red de ciclovía que presenta esta zona?

- Fritz Suarez:
No utilizo bicicleta, porque tengo una moto lineal y para dirigirme a otro lugar lo hago caminando, como por ejemplo el mercado porque está cerca.
- Casiano Delgado:
Muy pocas personas utilizan, en mi casa no la utilizamos porque para ir al mercado nos vamos en moto o caminando, por esta zona más que todo es caminando.
- Gregorio Tapia:
Bueno tenemos de la Universitaria, pero no es mucho porque va hasta la Av. Metropolitana, no utilizo la ciclovía.
- Cirila Quispe:
Aquí no hay espacio, por aquí utilizan, pero no hay espacio, siempre se van por la pista.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

11. ¿Cuál es su opinión sobre la presencia de una zona de fábricas y la posibilidad de movilizarse a través de ésta?

- Fritz Suarez:

En situación de las fábricas es bien tedioso la seguridad en altas horas de la noche, porque la fábrica tiene su resguardo solo para ellos; no para los pobladores; por ejemplo, aquí siempre asaltan y a la y a la vuelta y en la esquina a veces ha habido balaceras, allá en el mercado, encuentros de personas indeseables, por ahí siempre asaltan y a la vuelta de la esquina a veces ha habido balaceras, a partir de las 5:00 pm poco y a las 7:00 pm ya nadie pasa por ahí y cuando no hay luz se bloquea totalmente, nadie sale y todos cierran sus puertas, cuando no hay luz se bloquea totalmente no nadie sale, todos cierran sus puertas. Si hubiera más casas, sería diferente.

- Casiano Delgado:

La seguridad es buena de alguna manera nos proporciona porque acá a la vuelta está la estación de policías, entonces cualquier rato está pasando de civil o uniformado y eso nos no sé favorece bastante.

- Gregorio Tapia:

A mí no me afecta tanto, porque yo tengo movilidad, tengo un auto privado, para mí no hay tanto problema, si es accesible porque hay acceso para todos los lados.

- Cirila Quispe:

Por esta zona roban, en cada esquina hay pandilleros, ya me han robado anteriormente. Yo pienso que hay fábricas y almacenes hay trabajadores y cuando te pagan ya están en las esquinas para robar, de igual forma con los estudiantes, ellos cargan laptop para estudiar, y que hace el delincuente, te quita todo. Antes era una zona más tranquila, antes que llegue las universidades, ha aumentado la delincuencia por la llegada de los estudiantes.

PROXIMIDAD A VÍAS PRINCIPALES

12. ¿Cómo cree usted que el vivir en cercanías a dos importantes avenidas influye en su decisión de movilizarse dentro y fuera de la zona?

- Fritz Suarez:
Es rutinario, yo creo que esta vía (Av. Metropolitana) pasan todos los carros que suben y bajan te llevan donde tienes que ir, porque acá hay carros que te llevan hasta el Centro de Lima, ejemplo la Av. Universitaria de igual manera, subes y te vas más al fondo que te puedes ir hasta Villa el Salvador y cuando bajas a la Tupac es de igual manera, o sea estas en un punto donde te puedes movilizar sin necesidad, por acá pasan los micros más lentos y por la Panamericana más rápido.
- Casiano Delgado:
Hoy en día en cualquier sitio ya no es como para vivir libre, porque acá cuando se amontonan los carros es desesperante, hay demasiado tráfico y en la Panamericana se llena todo y los carros se meten por cualquier sitio, por universitaria está hace casi un año, más de un año que está cerrado y nos perjudica, la verdad que aguanto por la necesidad.
- Gregorio Tapia:
Me facilita bastante, hay personas por ejemplo van por la Panamericana y también por la Universitaria, para ir al Callao, son avenidas que pueden acceder a cualquier lado.
- Cirila Quispe:
Me favorece la Panamericana con la Universitaria, porque está cerca, pero como te digo si yo cargo mi celular tengo que tomar mototaxis, que por cierto hay formales e informales, cuando tengo tiempo puedo ir caminando ahí no tengo ningún problema.

LOCALIZACIÓN URBANA

13. Existen en la zona edificaciones destinadas a universidades, fábricas, almacenes, mercados, centros comerciales, entre otros ¿Cuál es su punto de vista sobre la experiencia que tiene usted viviendo en una zona con gran variedad de edificaciones?

- Fritz Suarez:
Está rodeado por estas empresas, ya sea universidades o de fábricas y la ventaja es que hay trabajo, segundo; la seguridad es muy poco, tercero, a

veces vemos por la contaminación, pero cómo ves que estamos en el cono no es mucho, pero si hay otras empresas que si vota mucha contaminación.

- Casiano Delgado:

Zona es netamente para industria, sino que para los que vivimos y a veces tenemos un centro como solventar la vida, por ejemplo, este trabajo (una tienda), por el trabajo estoy acá por necesidad porque esta zona no es residencial sino industrial, pero sí, la mayoría hacen sus talleres, en esta zona vivimos muy pocos, acá solamente vimos y al costado; nadie más, después el resto tiene taller al costado claro que vive o sea cuidan o trabajan toda la noche al frente de ahí no vive nadie.

- Gregorio Tapia:

Estamos en una zona de viviendas, nosotros estamos tranquilos a comparación de Lima mismo, las fábricas o almacenes que están frente a la Panamericana no nos afecta, e inclusive el aire mismo va desde el norte al sur, en realidad no nos afecta las industrias ya que están cruzando la panamericana.

- Cirila Quispe:

Mucha delincuencia y por las fábricas y almacenes que están en los alrededores traen olores verdaderamente desagradables, también mucha bulla por las mañanas y tardes, porque por la noche es tranquilo, pero inseguro.

RESPUESTAS A LA ENTREVISTA FOCUS GROUP PARA ESTUDIANTES DE COLEGIO DENTRO DEL CONGLOMERADO UNIVERSITARIO

UBICACIÓN DE PARADEROS

14. ¿Cuál es el motivo por el cual ustedes eligen su paradero habitual a diferencia de otros? ¿Se les hace fácil llegar?

- Porque el paradero que uso es más seguro
- Porque siempre utilizo ese paradero
- Ya sabemos cómo es la zona y elegimos ese paradero
- Hay gente que podemos conocer en algunos sitios y se siente más seguro.
- Estamos acostumbrados a tomar el carro desde chiquitos

Si es fácil llegar porque:

- Yo llego caminando porque estoy cerca del colegio
- Yo llego en moto porque estoy relativamente cerca del colegio

VALORIZACIÓN DE PUENTES PEATONALES

15. ¿Qué opinión tiene usted acerca de los puentes peatonales que regularmente utiliza?

- Siempre lo utilizo, para evitar tener algún accidente
- Yo si lo utilizo, es más rápido
- Yo vivo por esta zona, pero cuando voy por la Panamericana, que lo hice dos veces, se me hace difícil.

CONECTIVIDAD ENTRE ACERAS

16. ¿Cuál es la opinión que tienen ustedes acerca de las veredas que conectan con el colegio?

- Para mí todo bien.
- Podrían afectar algunas personas, tal vez discapacitadas.
- Están llenas de polvo casi siempre.
- Están cerca de la pista, por mi casa siempre hay pasto que los separa.

PARTICULARIDADES DEL USO DE MOTOTAXIS

17. ¿Por qué creen ustedes que los mototaxis son la mejor manera (o no) para llegar al colegio?

- Porque es una manera económica y movilizamos más fácil
- Puede ser que no, porque tal vez hay muchos secuestros o no hay mucha confianza con otras personas.
- Porque ya conozco a los mototaxistas, siempre lo utilizo.
- En mi caso yo no tomo mototaxis, porque vivo cerca y vengo caminando

ELECCIÓN DE RECORRIDO PEATONAL

18. ¿Cuáles son las actividades que ustedes realizan finalizando las horas de colegio que los motive a moverse dentro de la zona?

- Yo solo voy del colegio a la casa.
- No voy a otros lugares por acá, no hay mucho que digamos.

- A veces con mis amigos vamos a jugar pelota en el parque del costado.
- A veces del colegio me voy a un internet, pero eso está por mi casa.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

19. En los alrededores del colegio, hemos notado una gran cantidad de vehículos de transporte pesado ¿Cuál es su opinión sobre la seguridad de la zona debido a la presencia de fábricas?

- Yo creo que es peligroso porque no hay mucho alumbrado.
- Siento que en la salida como hay bastante estudiante puede ser algo seguro.
- Yo no siento tanta inseguridad, tal vez porque yo camino por acá desde niño.
- Igual que él, ya me acostumbré a la poca gente en las calles.

LOCALIZACIÓN URBANA

20. El colegio Nuestra Señora de Lourdes se encuentra rodeado por una gran cantidad de fábricas industriales ¿Cómo creen ustedes que esta zona industrial influye hacia el colegio?

- A veces el ruido de los camiones molesta.
- No hay mucha área verde, por mi casa si hay.
- Creo que levantan polvo tantos camiones y yo sufro de asma.
- A veces cuando se cuadran se pegan mucho a las veredas del colegio.

