



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN  
GESTIÓN PÚBLICA**

La movilidad urbana en el Callao.

Caso: Asentamientos humanos del ex Fundo San Agustín

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

**AUTOR:**

Vásquez Colina, José Emilio (ORCID: 0000-0002-8613-6210)

**ASESOR:**

Dr. Guizado Oscoco, Felipe (ORCID: 0000-0003-3765-7391)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión Ambiental y del Territorio

LIMA – PERÚ

2020

## **Dedicatoria**

A mis queridos padres. De ellos es.

### **Agradecimiento**

A Dios, Padre nuestro. A los míos, porque sin su apoyo, amor y preocupación, no lo hubiera conseguido. A Darío José, mi sangre continuada al futuro, que llegó a mi vida a curar con Amor.

## Índice de contenido

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. Introducción	1
II. Marco teórico	9
III. Metodología	23
3.1. Tipo y diseño de investigación	23
3.2. Escenario de estudio	24
3.3. Participantes	24
3.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	25
3.5. Procedimiento	27
3.6. Método de análisis de información	27
3.7. Aspectos éticos	29
IV. Resultados y discusión	30
V. Conclusiones	45
VI. Recomendaciones	47
Referencias	49
Anexos	45

## Índice de tablas

Tabla 1: Participantes	22
Tabla 2: Resultados del Objetivo específico 1	27
Tabla 3: Resultados del Objetivo específico 2	29
Tabla 4: Resultados del Objetivo específico 3	30
Tabla 5: Resultados del Objetivo específico 4	32
Tabla 6: Resultados del Objetivo específico 5	34
Tabla 7: Resultados del Objetivo específico 6	36

## **Resumen**

La presente investigación titulada “La movilidad urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín, tuvo como propósito describir si existe una adecuada movilidad urbana en los asentamientos humanos del Callao ubicados en el límite con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se recurrió al enfoque cualitativo, con un tipo de investigación orientada al estudio de casos. Se aplicó la técnica de la entrevista y análisis documental. Se entrevistó a 5 dirigentes vecinales y 1 especialista vinculado a temas de movilidad urbana. Para la técnica de la entrevista se aplicó el instrumento denominado guía de entrevista, compuesta por 6 preguntas y para la técnica del análisis documental se utilizó el instrumento denominado normativa, los mismos que sirvieron para recoger información y responder a las preguntas de la investigación. Los resultados señalaron que se aplicó un plan desactualizado que afectó el desarrollo urbano del Callao, debido a una mala planificación, producto de no contar con información actualizada, que no ha permitido plantear soluciones concretas a los problemas de la movilidad urbana basadas en decisiones políticas que no consideraban los aspectos técnicos incumpliendo los períodos establecidos. Se concluye que existió una inadecuada movilidad urbana impidiendo el desarrollo urbano sostenible.

*Palabras clave:* Movilidad, Urbana, Expropiación, Concesión

## **Abstract**

This research entitled "Urban mobility in Callao. Case: Human Settlements of the Ex Fundo San Agustín, had the purpose of describing whether there is adequate urban mobility in the human settlements of Callao located on the border with the Jorge Chávez International Airport, a qualitative approach was used, with a type of research oriented to the study of cases. The technique of interview and documentary analysis was applied. Five neighborhood leaders and one specialist linked to urban mobility issues were interviewed. For the interview technique, the instrument called the interview guide was applied, consisting of 6 questions, and for the documentary analysis technique, the instrument called regulations was used, the same ones that served to collect information and answer the research questions of the present thesis. The results indicated that an outdated plan was applied that affected the urban development of Callao, due to poor planning, as a result of not having updated information, which has not allowed to propose concrete solutions to the problems of urban mobility based on political decisions that they did not consider the technical aspects, failing to comply with the established periods. It is concluded that there was inadequate urban mobility preventing sustainable urban development.

*Keywords:* Mobility, Urban, Expropriation, Concession.

## **I. I. Introducción**

En América Latina, el mercado de Transporte Aero Comercial se ha intensificado exponencialmente últimamente. Según el BM el tráfico de pasajeros presentó un aumento del 142% durante el 2005 al 2015. Acero (2017) este incremento ha sido proporcional al aumento del tráfico de pasajeros que a nivel mundial se ha venido dando cuyo porcentaje de aumento fue en el orden del 74% en la década según el Banco Mundial (Acero 2017). La proyección de pasajeros para el 2035 será de 658 millones, igualmente se estimó una cantidad superior a los que viajaron durante el 2015 (IATA, 2018).

En cuanto a la realidad problemática la creciente demanda en el mercado ha generado mayor competencia entre las líneas aéreas, lo que ha hecho que cambien sus líneas de negocio de las aerolíneas, incrementando las rutas y frecuencias en algunos destinos. Lo cual ha generado que exista la necesidad de ampliar espacios y mejorar los tiempos operativos en las terminales aeroportuarias. Esta situación ha generado que algunos centros de operaciones aeroportuarias de la región vean complicadas sus capacidades y se hayan visto obligados a desarrollar proyectos de ampliación orientados a mejorar la oferta de servicios. Esto implica procesos de expansión del suelo, tomando áreas aledañas que; por la falta de una adecuada planificación, impactan sobre la dinámica del entorno urbano, específicamente sobre la (mu); afectando a los habitantes de ese sector, por el incremento de los flujos inherentes a la actividad aeroportuaria y como es el caso de estudio, por la interrupción de vías existentes y proyectadas.

Vemos el caso del Aeropuerto El Dorado cuya meta en su primera fase es alcanzar un 35% de incremento para el área terminal y un 27% para el área de plataforma, todo esto dentro de su propia área ya que no contaban con área donde expandirse. El MURA se planteó sobre 3 propuestas: la elaboración de un modelo funcional, el progreso en el acceso y el afianzamiento del Aeropuerto El Dorado. Luego de un arduo proceso de concertación entre los participantes del proyecto, no se logró desarrollar ni implementarlo sobre el territorio. En el marco del POTB, el Departamento Administrativo de Planeación contrató a la Universidad Nacional de Colombia, se entregó una 1ra. Versión del DTS para el Plan Zonal de la operación estratégica Fontibón del Aeropuerto El Dorado, se formularon propuestas



preliminares para el área de influencia del Dorado. En la parte de la Movilidad, este estudio identificó los ejes que resultan limitados en cuanto a los potenciales productivos de esa plataforma, incluyendo aquellas vías discontinuas pendientes de consolidación, lo que el proyecto de Ampliación tomó en cuenta es sus propuestas de solución para el área de uso residencial que se encontraba dentro del área de diagnóstico para el proyecto de ampliación que resultaba ser el 23% del área total. De la misma manera el Aeropuerto Internacional de Tocumen, Panamá que recientemente fue inaugurado en abril del 2019 que elevará la atención al año de 12 millones de pasajeros al año a 25 millones. Este proyecto buscaba proteger el desarrollo estratégico físico y comercial del aeropuerto de acuerdo con los pronósticos de crecimiento propuestos en el Plan maestro de desarrollo. Sostener la capacidad de acuerdo con la demanda por el incremento de las horas pico de pasajeros. Existe un aumento de líneas aéreas y de vuelos internacionales.

En el Perú, el 25.07.20, el Gobierno Peruano promulgó la Ley N. ° 27329, que declaraba la necesidad pública de la expropiación de los inmuebles aledaños al AIJCh. El área por expropiar en total era de 6´892,189.308 m2 distribuidos en dos lotes: El Lote A con 6´864,265.288 m2 y el Lote B de 27,923.92 m2 ubicados al Noroeste del Aeropuerto, en lo que fue anteriormente el Ex fundo San Agustín y estaban destinadas para la ampliación del aeropuerto. Posteriormente y a través de un proceso de concesión que desarrolló durante el último semestre del año 2000, el MTC, el 14.02.01 firmó el contrato de concesión por 30 años con el ganador llamado consorcio LAP SRL, compuesto en un principio por el operador alemán de aeropuertos AG FASW parte del conglomerado Bechtel (dedicado a la construcción) y por COSAPI S.A, para la construcción, operación y transferencia del (AIJCh) ubicado en el Callao, Lima, Perú. El MTC del Perú, entregó a LAP el AIJCh en esos momentos 2´402,483.00 m2 y que contaba con instalaciones que se habían mantenido sin variaciones sustanciales durante 35 años, con el compromiso de entregar el área de ampliación en donde la concesionaria debía construir una segunda pista de aterrizaje además de ampliar y desarrollar potencialmente la infraestructura, los servicios y las actividades que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tenía, brindaba y realizaba.

Recién en el año 2009, luego de 9 años el Estado Peruano logra expropiar los terrenos del Ex fundo San Agustín y el resto de los terrenos de propiedad privada que necesitaban para el PAAIJCh, en un proceso iniciado en el año 2001 y que, a pesar de que el MTC tomo posesión de estos, hasta la actualidad se mantiene vigente debido a situaciones legales que requieren ser resueltas en el ámbito judicial. Físicamente, las casi 650 Hectáreas destinadas para la ampliación, fueron tomadas en posesión por el Estado peruano en el año 2009 y cerraron parte de su perímetro, con lo que se alteró el entramado urbano existente y el Plan Vial establecido en el Plan Urbano Director, 1995-2010, ampliado en vigencia hasta Noviembre del 2018, en donde declaraba a la avenida Néstor Gambeta como vía arterial de competencia regional, la cual se vio interrumpida por esta ocupación en poco más de 900 metros lineales de longitud y de misma manera a la avenida Centenario como vía colectora de competencia provincial, la cual también se vio interrumpida en poco más de 700 metros lineales de longitud. En el año 2013 se inició la construcción del denominado Túnel Gambeta el 29 de noviembre del 2014, en vista que la ampliación del aeropuerto, en donde se construiría la segunda pista de aterrizaje, había ocupado, como ya se ha comentado, el área por donde pasaba el trazo original de la vía, así como la de la avenida Centenario.

El incremento de las actividades comerciales en el mundo, así como el momento actual de la globalización de las relaciones entre países y su conectividad comercial, hace que los Aeropuertos se conviertan en equipamientos urbanos cada vez más necesarios en ciudades, como Lima-Callao, que ha a través de su conurbación, adquiere la primera jerarquía territorial, política y/o económica en el sistema nacional de ciudades. Con el tiempo, las distancias originales entre el núcleo urbano y los terminales aeroportuarios se han ido reduciendo, quedando estos, inmersos en la ciudad y desarrollándose en su entorno actividades comerciales relacionadas directamente al aeropuerto. Kasarda (2011) llega a plantear que los aeropuertos, en el futuro, se tornaran en los núcleos urbanos sobre los que se organicen las ciudades, denominando a estas configuraciones como "Aerotropolis". Lo cierto es que las ciudades que tienen una población de consideración en sus actividades productivas y de consumo, requieren contar necesariamente con un aeropuerto bien equipado y el grado de desarrollo e intensidad de las actividades aeroportuarias, es un reflejo de la complejidad y

desarrollo que expresa su posicionamiento en el entorno nacional, regional y global. En nuestro país, el servicio aeroportuario está llevado a cabo por CORPAC S.A, que desde su fundación en 1949 se hace cargo de la administración del sistema de aeropuertos y aeródromos en el Perú. Durante el 2001, se concretiza la concesión del (AIJCH), el sistema de instalaciones CORPAC administraba aeropuerto Categoría 1 (AIJCH), 9 aeropuertos categoría 2, 6 aeropuertos categoría 3, así como 5 aeropuertos categoría 4 y 32 aeropuertos categoría 5. En el 2001, en sus operaciones aéreas se registraron 206,765 según el sistema estadístico, los pasajeros transportados fueron 7'139,610 y la carga (correo) fue de 143,338 toneladas, movilizadas a nivel nacional e internacional.

A partir de ese año, en que LAP asume la administración del (AIJCH), las atenciones se incrementaron sobre la base de la inversión inicial que LAP hizo en la infraestructura del (AIJCH) traduciéndose esta en mejorar la operatividad de 86,700 m<sup>2</sup> con los que cuenta la terminal para permitir incrementar a 53 los estacionamientos de las aeronaves, permitir 19 puentes de abordaje para 7 Aerolíneas Nacionales y 26 Aerolíneas Internacionales. Es así como en el año 2017, la atención de pasajeros en el AIJCH llegó a 20.6 millones de pasajeros, repartidos en el 55.2 % para destinos nacionales y el 44.88 % para destinos Nacionales. Informe Integrado de Sostenibilidad LAP (2017). Ante las proyecciones que devinieron en este escenario, es que surgió la necesidad de adecuar las instalaciones del AIJCH con una torre nueva de control y una pista adicional de aterrizaje, e hizo que se tomen los terrenos adyacentes a ubicados al Oeste en lo que era anteriormente era el Fundo San Agustín. Por el terreno de 6'864,265.288 m<sup>2</sup>, en donde se desarrollará la ampliación, se encontraban trazadas dos vías que forman parte del esquema Vial Provincial; La avenida Centenario y la Avenida Néstor Gambeta. Colindante con la ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez, se encuentra un núcleo Urbano compuesto por lo que se llamó: Los pueblos del Ex - Fundo San Agustín; un grupo de siete Asentamientos Humanos, que ocuparon ese territorio desde finales de la década del 50 (Acapulco, 1957) hasta comienzos de la década del 90 (Tiwinza, 1995) y que fueron formalizados por COFOPRI en el año 2000.

Si bien es cierto que estos asentamientos Humanos no se encuentran en el área de ampliación del aeropuerto, como lo estuvo el Asentamiento Humano El Ayllu, cuyos pobladores pasaron por un proceso de reasentamiento, estos colindan con los predios donde se desarrollara la ampliación. A tal punto que, en la descripción inicial de los linderos del área de ampliación del aeropuerto, que figuran en la Ley N.º 27329, se menciona al Asentamiento Daniel Alcides Carrión, que era cortado por la línea perimetral del Área de expansión (Memoria Descriptiva adjunta a la ley, (Descripción de los vértices A2, A1, Z de las colindancias por el Oeste del área a la ampliación, mejora y desarrollo de la Infraestructura del AIJCH. Posteriormente y a fin de evitar conflictos legales con los pobladores que se iban a ver afectados por procesos de expropiación y dado que reasentar a los pobladores del Asentamiento Humano El Ayllu tomo mucho tiempo y demando mucha inversión, se replantearon los linderos retirando el área para colindar con la avenida Centenario (Adenda N.º 7, modificación del anexo 11). En esa misma zona se encuentran ubicadas las empresas RANSA y TRAMARSA, operadores logísticos de mucho movimiento comercial en el Callao y también en el aeropuerto, aunque en menor escala. Este núcleo urbano se encuentra consolidado. Cuenta con equipamiento urbano. Educación, Áreas de recreación pública y servicios básicos, comisaria y centros de salud.

La población de los siete asentamientos calculada para el año 2018 se acerca a los 40,000 Habitantes, lo que según la estadística del Sistema de Ciudades esta, estaría en el orden de una ciudad de tipo 5, con una población mayor a 20,000 Habitantes. El acceso a este núcleo Urbano es únicamente a través de la avenida Néstor Gambeta, la cual ha sido bloqueada por el área de ampliación, lo que obligó al Ministerio de Transporte a ejecutar un túnel de poco más de 800.00 metros por debajo de lo que será la futura pista de aterrizaje. De la misma manera la avenida Centenario, avenida colectora que pasaba en forma longitudinal a los asentamientos humanos, paralela a la avenida Néstor Gambeta, se vio cortada por el área de ampliación, está proyectada la avenida colectora Playa Oquendo, que corre paralela a la avenida Néstor Gambeta hacia el límite del área de dominio restringido, delimitada por una línea imaginaria a 150 metros lineales sobre la alta marea al borde de la playa. El Establecimiento Penitenciario Sarita Colonia se encuentra ubicado en la Avenida Centenario, que cuenta con una sobre población

del 452% sobre su capacidad de reclusión, cuya población proviene en su gran mayoría del cercado Callao (2,164 reclusos), repartiéndose en los otros distritos de la Provincia Constitucional del Callao (1422 reclusos). También se ubica el Instituto Nacional Penitenciario (INPE) que capacita al personal que servirá en los establecimientos penitenciarios de Lima. Es un importante sector de la población que requiere moverse, ya sea para ingresar a la zona o para salir de la misma para trabajar, estudiar u otras actividades. El único punto de salida es la avenida Néstor Gambeta, accediendo a esta desde la avenida Grau para el sentido Norte – Sur. Para el sentido Sur – Norte, aparte de la avenida Grau se puede acceder por un punto semaforizado que se encuentra justo antes de comenzar el puente ubicado a unos 200 metros de la avenida Grau. Este núcleo Urbano, sin contar a los asentamientos humanos Francisco Bolognesi y Daniel Alcides Carrión, tienen 11 vías locales perpendiculares a la avenida Néstor Gambeta, en una longitud de 630 metros lineales y solo un puente peatonal para acceder al sentido Sur – Norte.

Actualmente, la Transitabilidad que se da en torno a las instalaciones del AIJCH y accesos a este, se recargan exclusivamente la entrada y salida para las personas y vehículos sobre la Av. Elmer Faucett. La avenida Elmer Faucett es una vía Nacional (Ruta PE-20-B) en el tramo que comienza a la altura de la avenida Morales Duarez, hasta el ovalo 200 millas en donde se da la intersección con la avenida Néstor Gambeta que también es vía Nacional (Ruta PE-20). Cuando el PAAIJCH ejecute, la entrada principal a sus instalaciones no se desarrollará por la Av. Faucett, sino por la Av. Morales Duarez, para lo cual también fue declarada Vía Nacional (Ruta PE-20-C) y desde la avenida Santa Rosa, declarada también Vía Nacional (Ruta PE-20-I); vía que conectara con la avenida Costanera y a través de esta a los distritos de Miraflores, San Isidro, Barranco y Chorrillos, entre otros. El anillo de vías Nacionales (D.S. N. ° 011-2016-MTC) que rodean al área en donde se desarrollara la Ampliación del Aeropuerto es una infraestructura vial que se mantiene en iguales condiciones y que por el contrario aun no configuran sus secciones normativas aprobadas. Ninguna de ellas tiene incorporada las vías auxiliares, salvo la avenida Elmer Faucett en un limitado tramo a la altura del Gobierno Regional del Callao en el sentido Oeste – Este y como ya se mencionó la Avenida Néstor Gambetta ha sido modificada con la construcción de un túnel que pasa por debajo de la segunda pista próximamente a construirse, lo que a su vez

genera un compromiso de saneamiento pendiente a la fecha respecto a servidumbres de paso y competencias sobre la red vial existente.

Además de que como ya se ha comentado, la avenida Néstor Gambetta al modificar su trazo al pasar por debajo del nivel de suelo, dejó sin accesos directos a las empresas ubicadas al frente (RANSA y TRAMARSA). Este sistema vial circundante al aeropuerto va a verse afectado con el incremento de actividades aeroportuarias a raíz de la PAAIJCH, debido a los aspectos de (mu) en torno a las poblaciones aledañas, sobre todo los asentamientos del Fundo San Agustín verán complicadas sus rutas de acceso y de circulación para conectarse con la ciudad. La Ley de Aeronáutica Civil, mencionan dos definiciones: (i) Que el aeródromo comprende un área definida de agua o tierra, conformando las instalaciones, equipos y edificaciones, configurada como la salida, la llegada y la movilización de aeronaves, carga y pasajeros. (ii) Los aeródromos son públicos o privados, los públicos están destinados al uso del Estado, los demás son privados para las empresas comerciales. Desde la perspectiva, el aeropuerto de uso público tiene instalaciones edificaciones, servicios y equipos dispuestos para el arribo, despegue y el movimiento de pasajeros y carga en su superficie. Conforman áreas intangibles e imprescriptibles y las circundantes son zonas o áreas restringidas. Los aeropuertos internacionales son aeródromos públicos cuya función es la de permitir el ingreso o salida de las aeronaves del país, donde se brinda servicios de aduana, migraciones y sanidad.

## **II. Marco teórico**

La presente investigación encuentra sus antecedentes nacionales mencionamos a Díaz (2015) donde plantea el vínculo entre la ciudad y el aeropuerto, al integrar lo que se denomina archipiélago global con una dirección al análisis de las ciudades europeas y del oriente, organizándolo en nodos referidos a la ubicación de las ciudades por sobresalir en el indicador cultural y otras variables, donde Lima es clasificado en el nodo B1d donde se encuentran aquellas ciudades eminentemente especializadas en el indicador económico con casos excepcionales donde se da una diferencia de rango del índice económico del índice cultural. Junto a Lima se encuentran las ciudades latinoamericanas de Caracas y Bogotá. En las conclusiones de la tesis doctoral deja claro como el sistema urbano mundial no solo responde a criterios económicos sino también a culturales; concepto que lo entendemos en la presente para definir el nivel cultural con lo que la ciudad dispone los servicios y las estructuras públicas, entre ellas la (mu).

Por otro lado, Pretell (2016) en su tesis declara que la movilidad se relaciona con personas que se trasladan de un lugar a otro y no al transporte, que es el instrumento que permiten estos desplazamientos. La eficacia de las nuevas tecnologías, definen el concepto de distancia espacial, localización y accesibilidad ya que proporcionan un nuevo concepto de movilidad. Está claro que lo que importa es el ciudadano que se desplaza, siendo los medios de transporte las alternativas que tienen estos para resolver su necesidad de ir a sus destinos, al margen de las motivaciones que se tengan para desplazarse. Obviamente si el ciudadano no puede desplazarse por no contar con los recursos necesarios o simplemente por no existir las vías por donde puedan hacerlo, la (mu) en ese sector es inadecuada.

Del mismo modo, Mendiola (2011) en su investigación afirma que las acciones que se realizan en el aeropuerto de Lima, se establecen en 2 aspectos, el primero es sobre los servicios de aeronavegación, que se brindan por la compañía Corpac y reducida participación de LAP; el segundo está conformado por los servicios no aeroportuarios y aeroportuarios, destinados a servicios de almacenamiento, desembarque, embarque, alquiler de oficinas, locales, counters, rampas a cargo del concesionario y estacionamiento. Asimismo, Mendoza (2016)

en su investigación afirma que el prototipo de (mu) sostenible necesita para llevarse a cabo requiere de políticas, competencias institucionales y un marco regulatorio que los respalde. Busca ofrecer el conocimiento del ordenamiento de la movilidad sostenible.

El presente trabajo de investigación considera los antecedentes internacionales tenemos a Hermosa (2011) en su tesis sugiere un modelo aeroportuario basado en la importancia del traslado aéreo y el vínculo con el turismo, establecer un marco de desarrollo económico más amplio posible donde tengan las principales preocupaciones relacionadas con la función del transporte aéreo. Por otro lado, Lizárraga (2006) en su investigación sostiene que la (mu) sostenible se determina en función de la validez de moldes de transporte y de un sistema con la particularidad de ofrecer los recursos y oportunidades para satisfacer las necesidades económicas, sociales y ambientales, eliminando la parte negativa de impacto y sus costes vinculados.

Según, Giménez (2016) en su tesis afirma que el desarrollo en general es una edificación social que incita la proporción entre la conveniencia de los ciudadanos, el uso del área geográfica, la preservación de los bienes y recursos productivos. El mismo debe buscar elevar la calidad de vida dentro de criterio sostenible. Para el desarrollo de las personas en su vida diaria el TPP (Transporte Público de Pasajeros) se vuelve un factor preponderante que permite acceder a través de su uso a bienes y servicios, como ser, la educación, la salud, el trabajo, entre otros. Es por ello la condición necesaria la presencia del Estado regulando la contribución de los servicios públicos y del servicio de transporte urbano permitiendo el ingreso y la movilidad de las personas sobre todo en casos de bajos ingresos. Se busca incentivar la capacidad para superar las distancias geográficas de un lugar a otro y así participar de la vida en la ciudad y aprovechar las oportunidades, recursos que el espacio urbano brinda. Desde este punto de partida resulta paradójico impulsar el desarrollo económico de la actividad aeroportuaria a constas de la afectación de la población que habitan en los lugares adyacentes que ve complicada sus capacidades de Movilidad debido a las alteraciones dadas sobre el territorio con la ampliación del aeropuerto. Y por volver aún más fácil la



implementación de las vías proyectadas en el PDU, necesarias para cualquier alternativa de propuesta de Transporte Público Privado.

De la misma manera, Ortiz (2016) en la tesis sobre el tema de (mu) como agente principal en la vida de las personas y un enfoque social. Según, Herce (2009), busca ampliar las redes de infraestructura, para obtener una mayor dispersión de la ciudad, convirtiéndose en un modelo de movilidad insustentable que genera un alto uso energético; aumento en los costes internos por la expansión de la ciudad; se eleva la plusvalía urbana del territorio; y produce diferencias espaciales al acceso de bienes y servicios. La movilidad es un derecho, el cual debe estar normado y prefijado en el Planeamiento Urbano, a través del esquema vial primario por donde circulan los BRT (Sistema de Transporte Masivo Urbano). Este transporte es un bien público. Se refiere a las vías, a las rutas, a los esquemas que se plantean sobre lo establecido para mejorar los rendimientos de estos sistemas.

Continuando, Martínez, García y Díaz (2016) en su investigación nos habla sobre (mu) sostenible requiere competencias institucionales, políticas adecuadas y un marco regulatorio que las respalde. La investigación identifico como objetivo incrementar el crecimiento de la regulación en la zona urbana de Mendoza evaluando la norma actual de movilidad en base a factores y líneas de investigación: organización político-institucional, sistema urbano y esquema de financiamiento. Demostrando la existencia de capacidades obtenidas en el modelo de movilidad sostenible. Entre los resultados se identifica falta de una política de (mu) sostenible, la ausencia de integralidad por sectores, coordinación entre la planificación del sistema urbano y el servicio de transporte colectivo y un modelo de financiamiento enfocado en las maneras sostenibles de transporte sin basarse en el objetivo.

Los fundamentos teóricos en los que se basa la investigación sobre la variable Movilidad urbana, que es la disposición que tiene la ciudad para admitir que circulen en ella los distintos flujos de impulso sistémico que forman parte de la dinámica urbana. Ahora, la movilidad sostenible. Según, OECD (2002) es una práctica sostenible de transporte que no causa daño en el medio ambiente, ni en la población y cumple con las necesidades de desplazamiento de las personas. Para

Bickel (2003) afirma que una urbe con movilidad sostenible debe establecer el acceso a todos sus ciudadanos en forma eficaz en todas las zonas urbanas, como en las diversas formas de transporte. Por otro lado, Morales (2010) manifiesta que la movilidad se generará sin peligro en el futuro del mismo parámetro de movilidad. La (mu) es un asunto complicado que debe incluir en el transporte público, privado, en automóvil, motocicleta y bicicleta, los estacionamientos, los peatones, transporte especial - mixto y las necesidades de carga y descarga de productos.

Según, Ley 4405(2018) Ley de (mu) sostenible en el transporte, manifiesta que todavía no existe un veredicto de la comisión encargada, pero se menciona salvando algunos términos que se plantean como principios de la (mu) lo siguiente: Promoción del desarrollo humano, protección del medio ambiente, sostenibilidad, accesibilidad, eficiencia, jerarquía, integración, razonabilidad, seguridad, articulación territorial y desarrollo urbano, capacidad empresarial.

Definiendo como (mu) sostenible, la básica habilidad de trasladarse a través de su ciudad, muy a parte del tipo de transporte que se aplique o la ruta que registre. En otras palabras, lo que importante es que el ciudadano pueda trasladarse, lo cual también considera las rutas de evacuación cuando un sector de la ciudad tiene un peligro no controlado, como es el caso de los A.A.H.H. del ex fundo San Agustín. Se percibe la falta de una política de (mu) sostenible, no hay integridad sectorial y coordinación entre la planificación del sistema urbano y del servicio de transporte colectivo, un modelo de financiamiento que facilite los modos sostenibles de transporte. Para, Acevedo y Bocarejo (2009) La movilidad configura diversos modos en las que la movilidad urbana se materializa por medio del transporte se materializa a través del transporte que se configura en diversos modos. En las zonas urbanas el uso del automóvil particular es la base de la movilidad urbana. El uso del vehículo individual se rige exclusivamente por medio de las nuevas tecnologías, la infraestructura y las costumbres urbanas. Este modelo de movilidad no resulta óptimo por los altos índices de motorización que provocan el tráfico, contaminación, incremento de los accidentes de tránsito y un uso no eficiente del espacio urbano. Dicho modelo ha generado la expansión irracional y espontánea de las ciudades con una inminente fragmentación espacial y segregación social. A raíz de esta situación se explica un modelo de movilidad dirigido al desplazamiento

de las personas no solo en base a los modos de transporte. Este modelo presenta un cambio en la concepción de la movilidad en tanto que ya no se de en la eficiencia de los centra de transporte sino también en las necesidades de desplazamiento de la población y su relación con la estructura social, económica ambiental e institucional del territorio.

La (mu) no es inmersa a los patrones teóricos, mencionan el paradigma como la forma de representación de comprender la realidad y el transporte urbano como elemento necesario en la vida diaria de los ciudadanos, es un tema destacado de estudio y análisis, ya que impacta debido a la esfera social. (INEI, capítulo 8, Perú Anuario Estadísticas Ambientales). La (mu) sostenible personifica ser un aspecto clave dentro de una gestión ambiental que se puede proponer al momento de una intromisión.

La actualización del PDU-Callao (Ordenanza Municipal 023-2018) no plantea en su diagnóstico el concepto de (mu) y la gestión ambiental solo tiene un enfoque básico que no considera el componente social en lo que respecta a impacto ambiental. Tampoco se consideró el PAAIJCH, resulta imprescindible incorporarlo en una futura actualización al Plan de Desarrollo y el cómo la estructura urbana se adecua a un proyecto de esta magnitud. Debe decirse que el área de los asentamientos del Ex Fundo San Agustín es considerada en el modelo de ciudad que el PDU 2011-2022 propone, dentro del núcleo de Negocios Internacionales que abarca el ámbito de las actividades portuarias, así como las aeroportuarias.

En sus objetivos principales solo es considerada la mejora del transporte urbano que deviene en objetivos específicos de incentivar la habilidad de desplazamiento eficiente y de calidad. Esto dentro de la política priorizar el transporte masivo de carga y pasajeros, que a su vez se plantea como estrategia el impulsar la inversión para incrementar los proyectos de transporte público, así como el reforzar las competencias técnicas para la elaboración obras de mejoramiento de transporte.

La Zonificación de esa área es de RDM (Zona Residencial de Densidad Media) sobre los pueblos del Ex Fundo San Agustín, limitando hacia el Oeste, hacia el mar con zonificación de ZRE3 (Zona de Reglamentación Especial 3) que está

referida a estudios de hacinamiento con programas integrales de renovación urbana, lo que resulta no muy exacto puesto que esa área corresponde en competencia a la SBN (Superintendencia de Bienes Estatales) de acuerdo a la Ley General de Playas que denomina a esa zona como zona de dominio restringido y solo pueden haber áreas recreativas o de circulación. La Residencia en esas áreas está prohibidas, por lo que no cabría ningún estudio de renovación urbana. También se encuentra la zonificación OU (Usos Especiales) para el Este justamente en donde se encuentra la ampliación del AIJCH. El Plan de Desarrollo Urbano este afecto con la presencia del proyecto de ampliación puesto que este impactará en todo ese sector de la ciudad y que obligará al gobierno local a replantear la visión retrospectiva de desarrollo para ese lugar y en donde obviamente se deberá considerar definitivamente los conceptos de (mu), (mu) sostenible y Transitabilidad.

Por otro lado, hemos definido las siguientes subcategorías, la primera es la sostenibilidad, como lo entiende la economía ecológica, es la particularidad del sistema económico según contexto natural adaptado. La definición de sostenibilidad discute la probabilidad física del modelo de desarrollo según los plazos estipulados, la permanencia de imponer límites naturales al sistema por la diversidad biológica en la parte de mantenimiento determinado, servicios ecológicos disponibles y los recursos naturales. Según, Bermejo (2005) sostenibilidad se debe asegurar un servicio de transporte terrestre con eficiencia ambiental y social, con el objetivo de resguardar la salud y economía de los ciudadanos.

La segunda es la accesibilidad: Las poblaciones débiles deben acceder a todos los medios y servicios de transporte en igualdad de condiciones, sin discriminación ni exclusiones. Sustainable Urban Transport Project (2018) La accesibilidad es un tema colateral que debe ser organizada desde posiciones de alta función. La movilidad accesible será aplicada por las autoridades de la construcción y el transporte y deberá contar con personal allí y en el departamento social.

La tercera es el transporte. Jolly et al, (2011) mencionan que el transporte urbano se encasilla en 3 formas: El privado o individual, describiendo que los traslados son realizados en un vehículo particular. El transporte público, colectivo,

cuya función general es el desplazamiento continuo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con alta demanda. Otro factor importante es que puede considerarse 1 o varios tipos de transporte integrado, que se mezclan e interactúan. El semipúblico, donde se efectúan los desplazamientos de los vehículos con características combinadas entre el 1ro y el 2do. Grupo, como el de las camionetas.

La cuarta es la conectividad. Camarena et al. (2018) Es la unión que existe entre la movilidad diaria, los medios de traslado actuales y el tejido urbano se ha visto configurado en su manera de uso y consumo, por la aplicación de las tecnologías de la comunicación, la disponibilidad de las aplicaciones tecnológicas o las nuevas modalidades de servicio en la peri-urbanización configurando las ciudades menos caminables e inseguras.

La quinta es la estructura territorial. Las políticas sobre la movilidad se interrelacionan y complementan en políticas de desarrollo urbano y planificación, con estructura territorial, seguridad, inversión pública.

La sexta y última subcategoría espacios públicos. Serrano (2018) en su libro sobre el espacio de la ciudad caminable hace mención la teoría general de la caminabilidad, donde manifiesta que el transeúnte, aparte de ser un generador de paisajes, es quien a partir del acto de caminar define las pautas de dimensionamiento que deberían definir la edificación del sistema peatonal. Dice además que el reforzamiento del paisaje como símbolo e imagen de un entorno social que se desarrolla a medida en que éste sea necesario para la ciudadanía a partir de las relaciones que se desarrollan entre espacio y los ciudadanos. Es significativo el detalle de los elementos que hacen en el lugar donde la concentración los flujos y las actividades humanas que permiten que estos espacios brinden el soporte físico a las personas según sus experiencias colectivas. Por otro lado, un sector donde predomine la participación de vehículos privados, los nodos tienden a dejar de ser evidentes y pueden desaparecer en el paisaje homogéneo del tránsito motorizado, el último requiere una escala de espacios que marca el límite de distancia de la escala humana. En conclusión, la posibilidad de hacerse presente a pie en el espacio de la ciudad afecta y las señales que hacen del barrio un ámbito atractivo son sacrificadas. Es importante reconocer una disolución entre

el área pública y la persona, lo que genera un impedimento y repercusión del peatón de convertirse en ciudadano ya que se empieza a desaparecer el hecho colectivo y el mismo soporte físico de la experiencia. Las personas “expulsar su orientación al contacto social cuando se les brinda espacio para ello” (Wiedenhoeft, 1979, p. 137), confiere que el ámbito construido no ofrece lugar para el encuentro de diferentes clases sociales, debido a la afluencia de la congestión de los vehículos motorizados, se requiere reprogramar la relación del espacio construido para el transporte y para la vida pública de las personas tomando en cuenta el desarrollo de los planes y actividades desarrollados en forma conjunta entre los territorios.

Por otro lado, Herce y Magrinyà (2013) manifiestan que la planeación de la (mu) debe conciliarse así, con la organización del espacio público en esquemas de ciudad que garanticen que la calle “acepta a todos los usuarios de forma clara” bajo normas de compactación, densificación y pluralización que contrasten con la descomposición social generada por el excesivo uso del vehículo particular (p. 26),

Según, Herce y Magrinyà (2013) mencionan que un modelo sostenible de planeación de la (mu) conforma el acondicionamiento del espacio de la ciudad a otras formas de movilidad y la distribución de la infraestructura en la inversión pública de manera más equitativa, permitiendo la existencia y el paso a diversas formas de movilización por grupos sociales (p. 35).

En este caso, la Avenida Néstor Gambeta a pesar de ser una vía nacional no ha logrado construir el paisaje simbólico al que se refiere el autor y el tener al aeropuerto a lo largo de cuatro kilómetros de su recorrido, cuyas actividades de acuerdo al master plan del PAAIJCH están limitadas a funciones de servicio y mantenimiento del “Hub”, por lo que resultaría siendo un frente secundario a pesar de su longitud, cuya imagen urbana no se alinea a la imagen que las áreas residenciales de los pueblos del Ex Fundo San Agustín, presentan, relegándola a una categoría de limitada potencialidad para convertirse en un área adecuada para los desplazamientos de las personas, sobre todo cuando ya es una vía por donde circula un gran número de unidades de transporte pesado.

En relación a la problemática, se formula como problema principal: ¿Cómo funciona la (mu) Sostenible en el caso AAHH del Ex Fundo San Agustín?

Esta situación nos lleva a la reflexión de formular la pregunta que nos permita entender el problema que afecta a ese sector de la ciudad y que obviamente tiene que ver con sus capacidades de desplazamiento para los ciudadanos que la habitan y la percepción de estos con respecto al (mu), entendiendo esta incluso con los desplazamientos de evacuación ante riesgos naturales. De esa manera formulamos la interrogante:

Preguntas de Investigación:

1. ¿Cómo se describe la (mu) en el Callao en la actualidad?
2. ¿Por qué se desarrollaron los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín?
3. ¿Cómo se desarrolla la (mu) en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín?

La justificación de la investigación indica la importancia y motivos por lo que se desarrollara la investigación. Según, Hernández et al, (2014) mencionan, la justificación teórica está basa en incrementar los fundamentos teóricos de las variables.

El presente trabajo es un aporte teórico que busca ampliar la de las variable (mu), por lo que tenemos que mencionar que la gestión para la PAAIJCH, que es un proceso iniciado ya hace 19 años con la promulgación de la Ley 27329, se va desarrollando en un área en donde se ha generado un proyecto para la construcción de una pista adicional y nueva infraestructura que ante la limitada espacialidad que tiene la estructura urbana del lugar, comienza a generar impactos sobre la movilidad de las personas y de los flujos de tránsito de carga que con el tiempo y conforme se vaya ejecutando el proyecto podría complicarse más si no se toman las medidas adecuadas de mitigación. De tal forma que cuando entre en funcionamiento el aeropuerto, este no represente complicación en la articulación de las vías que conectan las zonas aledañas del aeropuerto con la ciudad.

Establecer con claridad cuál es la relación entre los AAHH del Ex Fundo San Agustín y la (mu) en el Callao resulta de importancia para la planificación urbana en el territorio en un horizonte de tiempo concordante con los plazos establecidos en los compromisos de concesión y perspectivas respecto a la actividad aeroportuaria. Es necesario entender entonces si los procesos de (mu) que se

daban en la zona, antes del PAAIJCH, eran óptimos y de qué manera han resultado con las alteraciones de la trama urbana debido a las acciones de ocupación de los terrenos necesarios para la ampliación. Como se dijo antes, el Callao viene rigiéndose por el Plan de Desarrollo Urbano Actualizado del 2011 al 2022, y según la ordenanza 023-2018 Esta actualización se realiza en el Plan de Desarrollo Metropolitano, conforme lo establece el RATDUS D.S. 022-2016-VIVIENDA. Este nuevo Plan tendrá una vigencia de 20 años por lo que resulta indispensable considerar los cambios en el tejido urbano que la ampliación del aeropuerto impondrá a un sector del Callao que tiene muchos problemas para la gestión pública y el ejercicio de los principios de gobierno y regulación. Esta situación compromete como se ha dicho a más de 40,000 habitantes, los cuales deben desplazarse desde sus centros de vivencia y a su vez a los habitantes que llegan desde distintos lugares del Callao a la zona por diversos motivos que como se ha explicado, resulta involucrada con muchas actividades económicas e institucionales. Cualquier actualización al Plan Vigente deberá hacerse frente al nuevo PDM pueda proponer para los siguientes 20 años. De este cuerpo normativo se puede apreciar que la aplicación de algunos conceptos recae en vacíos sobre la manera como se plantea el PAAIJCH.

El primero es el acondicionamiento territorial que es el proceso técnico - administrativo, a través del cual las municipalidades conducen la ocupación racional, la aplicación de la planificación del territorio y la organización físico - espacial de las actividades humanas. Siendo el Gobierno Local quien propone el acondicionamiento territorial, se evidencia una falta de articulación entre las iniciativas del Gobierno Nacional que no consideran las realidades locales, por lo que la ocupación del suelo se ve conflictuada por no haberse previsto adecuadamente en el instrumento de gestión adecuado.

También tenemos la actividad económica que se entiende como el grupo de actividades vinculadas con la elaboración y distribución de bienes y servicios que permitan la generación de riqueza dentro de una comunidad, mediante la extracción, transformación y distribución de los recursos naturales; teniendo como finalidad satisfacer necesidades de una comunidad en particular. En este sentido nuevamente se aprecia que el beneficio se visualiza de manera macro complicando



el equilibrio del sector particular en materia de desarrollo económico local en detrimento de la calidad de vida de la población donde residen áreas del Ex Fundo San Agustín. El espacio público son los espacios libres de construcciones, dentro o en el entorno inmediato de los centros poblados, que permiten su articulación y estructuración, el transporte de mercancías, el tránsito de las personas, la integración e interacción social, permitiendo que las personas tengan un ambiente destinado para la recreación, accesibilidad a la instalación de servicios de red, regulación de los factores ambientales y de infraestructura. Evidentemente la interrupción de vías y la limitación especial que genera esta impacta directamente sobre los espacios públicos y sus cualidades de movilidad.

La ocupación del territorio que es un proceso de propiedad de la área física con ubicación determinada por parte de la comunidad que vincula dos aspectos importantes, el territorio es ocupado y habilitado por la población, por medio de organizaciones culturales y económicas, definidas por la sociedad desde el punto de vista económico y urbanístico del territorio, el cual se sustenta con el uso asignándole un valor por parte de la comunidad considerando los recursos naturales destinados a la habitabilidad o producción. El sector Urbano, Ex Fundo San Agustín, comprende un territorio urbano con igualdad espacial, con características físicas, sociales, culturales, económicas delimitadas por aspectos artificiales o naturales, la ubicación está definida el tipo de zonificación, resulta aislado con la PAAIJCH. La vulnerabilidad, es una definición que figura en las definiciones del RATDUS, es la susceptibilidad de la población, de la estructura física o de las actividades socioeconómicas, de generar daños por acción de una amenaza física o ambiental. En ese sentido, la zona de los pueblos del ex fundo San Agustín se han visto más vulnerables al quedar encerrados por la gran masa territorial que significa la ampliación del aeropuerto.

En noviembre del 2018, mediante Resolución Directoral N. ° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN-11-10-2018, se aprobó la Modificación del EIA para el PAAIJCH, dando permisibilidad para ocupación de los terrenos destinados para la ampliación y por consiguiente la ejecución del expediente técnico. Este documento, no considero los componentes existentes en el Plan Urbano Director vigente al momento de su formulación, tales como las Avenidas Malecón Oquendo,

Centenario y Néstor Gambeta, alterándolas en su trazo normativo y que continúan así en el Plan de Desarrollo Urbano actualmente vigente. La avenida Centenario ha sido cancelada en 320 metros lineales de su trazo desde la calle Los Ferroles hasta el asentamiento Humano Daniel Alcides Carrión. De la misma manera, la avenida Playa Oquendo, que era una vía que se superponía a la avenida centenario, así como la avenida Néstor Gambeta que fue bloqueada por la ampliación del aeropuerto en una longitud de 1,700. Metros lineales, los cuales fueron resueltos físicamente con un túnel que como se dijo, deja afectados a predios mediterráneos sin acceso directo a la vía pública. La Resolución Directoral N.º 00036-2018-SENACE-PE/DEIN, establece que LAP (Lima Airport Partners) tiene 30 días para levantar las Observaciones mencionadas en el Informe N.º 00136-2018-SENACE-PE/DEIN y en la generación de documentos, sin embargo, el tema de (mu), no formo parte de ningún aspecto de la Modificación del EIA, en la cual LAP no tiene injerencia en este aspecto, quedando para el gobierno local la solución del impacto que la ejecución del proyecto de ampliación pueda tener respecto a la (mu) en la zona.

Por otro lado, sobre la justificación social, en la II Conferencia de las Ciudades sobre movilidad segura realizada en Chile concluyó que los sistemas de movilidad sostenibles logrados es un área prioritaria de acción en la lucha contra el desarrollo urbano sostenible, inclusivo y el cambio climático. En octubre del 2013, Ban Ki-moon, por motivo del día Mundial de la (mu) Sostenible, manifestó que los sistemas de transporte sostenibles son claves para garantizar el desarrollo y reducir la contaminación. Apuntó que “la movilidad no solo se refiere a crear carreteras más amplias y extensas, sino a diseñar sistemas adecuados y eficientes que sean útiles a la población”. Agregó que debe promover la transición al uso de diferentes tipos de transporte público, como autobuses, trenes y bicicletas. En una entrevista con Radio ONU, el director de ONU Hábitat indicó que los centros urbanos deben estar preparados para responder inmediatamente a los daños causados por fenómenos naturales. La restricción de (mu) en la zona va en contra de las tendencias actuales que se manejan en el mundo, al margen que sean estas no directamente orientadas a proyectos de expansión aeroportuarios. El Caos producido por la congestión vehicular acentuará el problema de la falta de sistemas adecuados para que los

ciudadanos que residen en lo que era el Ex Fundo San Agustín, puedan desplazarse adecuadamente.

Durante las audiencias públicas llevadas a cabo en el contexto de la aprobación del MEIA, el PAAIJCH entre los años 2017 y 2018, los pobladores de los siete A.A.H.H. ubicados en la zona, manifestaron su disconformidad con la forma que se elaboró la línea base del MEIA, puesto que omitieron la grave situación que la nueva configuración físico espacial en el sector del Ex fundo San Agustín generaba debido a los procesos de ampliación del Aeropuerto. La eliminación de áreas de seguridad y refugio y la cancelación de las rutas de evacuación formalmente establecidas para esa población, en caso de Tsunamis, así como la evidente manipulación de los instrumentos normativos que sirven para el cálculo de datos que permitirán establecer el patrón real de la zona y su comportamiento al momento de un desastre natural, hizo que la población rechace de pleno el resultado de ese estudio. El PAAIJCH es necesaria para el contexto nacional y su conectividad comercial a niveles competitivos, pero no puede hacerse a costa de generar un perjuicio y riesgo a una población que previamente se asentó en ese lugar producto de una ocupación informal del suelo pero que posteriormente adquirió carácter legal la propiedad otorgada por el mismo Estado peruano que casi en simultaneo dispone una ampliación que prácticamente envuelve al sector sin considerar los factores de (mu) y la integración a la ciudad tanto de la ampliación del aeropuerto como de los asentamientos humanos aledaños al mismo.

En sus memorias anuales del 2017, LAP informa que en el contexto de la (MEIA), se realizaron 13 talleres participativos con la totalidad de localidades del área de influencia indirecta en la que forman parte. En las reuniones se describieron las principales responsabilidades y funciones de la entidad LAP, la situación actual del entorno social y ambiental del Aeropuerto permitiendo aclarar dudas y recibir opiniones sobre el proyecto La modificatoria del Estudio de Impacto Ambiental, los posibles impactos de la ampliación del aeropuerto se encontraron la formación de puestos de trabajo, el funcionamiento de servicios y comercio, los cambios del flujo migratorio en el Callao, la modificación en el tránsito vehicular y el impacto del ruido. Otro punto a considerar, fue la preocupación de la ruta de evacuación en caso de emergencia mencionada por la comunidad. Ante ellos se informan que en LAP se

encuentran evaluando distintas maniobras para contrarrestar los impactos y amenazas, los cuales deben de medir y analizar junto con las autoridades involucradas.

La posición que presenta LAP respecto al enfoque de los impactos sobre el área de influencia indirecta, en donde se encuentran los AAHH del ex fundo San Agustín, hace necesaria esta investigación para poder conocer con certeza la posición de los pobladores respecto a ese tema, sobre todo porque la Modificación del estudio de Impacto Ambiental no considero variables tan importantes para su análisis en las zonas de Impacto directo como el Túnel Gambeta y su alteración sobre la Napa freática, así como las rutas de evacuación que existían antes de que se diera la ampliación, respecto a los asentamientos humanos.

En cuanto al objetivo general del trabajo fue: Definir la (mu) en el Callao para el caso de los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Mientras que los objetivos específicos definidos tenemos: objetivo específico 1. Describir el desarrollo urbano sostenible en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Objetivo específico 2. Describir la accesibilidad de la (mu) en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Objetivo específico 3. Describir el transporte urbano en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Objetivo específico 4. Describir la conectividad en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Objetivo específico 5. Describir la estructura territorial en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín. Objetivo específico 6. Describir los espacios públicos en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín.

### **III. Metodología**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

##### **Enfoque**

Fue de enfoque cualitativa. Taylor y Bodgam (1994) expresaron que es la investigación que genera datos descriptivos, a través de las propias palabras de las personas involucradas que pueden ser escritas o verbales y el comportamiento. El investigador visualiza el ambiente de estudio y los participantes en una perspectiva global, es decir no son minimizados a variables sino considerada como un todo. En este trabajo de investigación se busca describir cómo se aplica la (mu) del Callao de los residentes de los AAHH del Ex Fundo San Agustín.

##### **Tipo**

El tipo fue intrínseco. Según, Stake (1998) se nombra de esta manera porque es de interés saber algo en forma específica que va a ser de mucha importancia y porque existe una exigencia de llevar a cabo el estudio. Es decir, se dispone a realizarlo porque conseguiremos información directa de su aplicación, no porque aportará el entendimiento de otros casos o de algún problema general.

##### **Diseño**

El presente trabajo de investigación desarrolló como diseño el estudio de casos. Según Yin (1994) refiere que es una investigación practica que estudia un suceso o evento y en el que se utilizan distintas fuentes de información. Para Ñaupá et al, (2013) es una investigación aguda de un caso concreto, estudia problemas y situaciones diferenciadas (p.306).

##### **Nivel**

Fue descriptivo, en la que todas las características obtenidas son detalladas a desde la aplicación de los instrumentos de investigación. Según Sampieri (1998) la investigación descriptiva permite detallar sucesos y eventos, para saber cómo se desarrolla el fenómeno y buscar detallar propiedades importantes de comunidades, personas u otro hecho que sea sujeto de análisis.

### **3.2. Escenario de estudio**

Para, Ramallo y Roussos (2008) describir que la unidad de estudio debe ser transitorio y espacial. El escenario de Estudio específicamente es el área en donde se ubican los A.A.H.H. de Sarita Colonia, Tiwinza, Acapulco, Juan Pablo II, Daniel A. Carrión, Francisco Bolognesi y Las Mercedes. Los cuales se encuentran ubicados al Oeste del área de la PAAIJCH. La Población residente es de aproximadamente 40,000.00 habitantes. Todos los asentamientos cuentan con una dirigencia, la cual se encuentra en ejercicio. Se establecerán entrevistas grupales de 14 personas, las cuales se verán sometidas a una conversación abierta en donde se formularán algunas preguntas previamente establecidas para lograr un acercamiento a la opinión del individuo respecto al tema puntual que se plantee. Estas entrevistas grupales con los representantes de los diversos asentamientos humanos que se encuentran en la zona se contrastarán con las opiniones que se logren de las entrevistas con las autoridades que estuvieron a cargo del proceso de actualización del PDU. Con la actual gerente de Planeamiento Urbano y Catastro y con el consultor encargado de la actualización. De la misma manera, en otro universo de actores participantes, se trabajarán reuniones documentadas con profesionales de LAP y con consultores que se encargaron de elaborar el estudio de impacto ambiental (modificación), el cual no contempla la (mu) como tal, más si evalúa los elementos que constituyen el esquema básico de este concepto. Las entrevistas serán transcritas palabra por palabra para que su contenido constituya la evidencia principal para para estimar la validación de la investigación. (Sánchez Ruiz, 199 Características del enfoque cualitativo de investigación).

### **3.3. Participantes**

La investigación consideró como participantes en las entrevistas a los dirigentes vecinales de los 5 AAHH del Ex Fundo San Agustín, así como al especialista de la Municipalidad Provincial del Callao, quienes voluntariamente decidieron participar en la investigación a los que se les realizó una serie de preguntas. Los participantes fueron 6 dirigentes los que dieron respuesta según su punto de vista sobre la problemática materia de investigación.

**Tabla 1***Participantes*

ítem	Colaboradores	Representatividad	Institución
1	E1	Dirigente	AAHH. Sarita Colonia
2	E 2	Dirigente	AAHH. Tiwinza
3	E 3	Dirigente	AAHH. Acapulco
4	E 4	Dirigente	AAHH. Juan Pablo II
5	E 5	Dirigente	AAHH. Daniel A. Carrión
6	E 6	Arquitecto planificador	Municipalidad Provincial del Callao

### 3.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

La investigación ha determinado como técnica las siguientes:

#### Técnicas de recolección de datos

##### Entrevista

Es la técnica que se utilizó y permitió extraer datos importantes por medio de la formulación de preguntas a los dirigentes de los asentamientos humanos del Ex Fundo San Agustín como al representante de la Municipalidad provincial del Callao, quienes argumentaron los objetivos finales de la investigación. Para, Sampieri y Cols (2003) La entrevista permite un contacto directo con los individuos que forman parte del fenómeno o suceso, se considera una técnica integral.

##### Revisión Documental

La técnica de la verificación fue de análisis documental que revisa información relevante sobre la norma legal remitidas por el MTC y Ley N.º 27329, Ley que declaraba de necesidad pública la usurpación de los inmuebles ubicados alrededor del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, relacionada a la (mu) información relevante que sirve para fundamentar los objetivos de la investigación. Según, Quintana (1996) manifiesta que a través de la técnica de observación documental extraer información importante para adecuar al que hicimos mención. El detalle incluye los sucesos diarios, la problemática, las opiniones de las personas, la unidad de análisis describiendo los datos personales identificando la participación de los representantes. El interés y las perspectivas de comprensión

de la realidad actual son descritas y se caracterizan a aquellos que han elaborado los informes.

### **Observación**

Hay que diferenciar el término participación y el término observación. La primera hace mención más que una simple observación, implica la participación del espectador, la forma que el investigador puede interceder por la existencia del grupo. La observación, es una técnica para obtener información relacionada a la conducta no verbal, mientras que la segunda es una técnica para obtener información relacionada a la conducta no verbal.

Se describe como observación participante aquella donde el espectador forma parte activa dentro del grupo que se está investigando; se identifica con él, de tal manera que el grupo lo considera parte del grupo. El espectador tiene una participación tanto externa, sobre las actividades, como interna, sobre los sentimientos e inquietudes. Según, Goetz y Le Compte (1998) la observación en el que participa una persona es la práctica que consiste en convivir entre la gente que uno estudia, involucrarse, mantener un vínculo, conocer su lenguaje y sus estilos de vida a través de una interacción continua y estrecha con ellos en la diaria rutina. En la observación participante, el investigador desarrolla una serie de actividades en el lapso de tiempo en el que se realiza la investigación y se dedica a observar a los sujetos involucrados en la investigación, su rutina diaria y participa en sus actividades conseguir una mejor comprensión. Por otro lado, es necesario tener acceso a la comunidad, identificar, analizar y seleccionar las personas clave, se debe de participar y colaborar en las actividades posibles de la comunidad, detallando todas las situaciones que se vayan realizando por medio de entrevistas informales y formales, tomando apuntes de campo organizadas y estructuradas para facilitar luego la descripción e interpretación.

### **Instrumentos de recolección de datos**

#### **La guía de entrevista**

Este instrumento permitió la participación de 6 colaboradores; es decir Dirigentes de AAHH y especialista de la Municipalidad del Callao de quienes se encuentran relacionados a los problemas de la (mu) del Callao, a quienes se les



entrevista por medio de la aplicación de 6 preguntas preliminarmente elaborados para ser aplicados sobre la (mu) del Callao, caso asentamientos humanos del ex fundo San Agustín.

### **El documento**

Este instrumento permitió obtener y después analizar las normativas relacionadas a las actividades por el PAAIJCH y su implicancia en la (mu) del Callao que afecta a los pobladores de los asentamientos humanos del ex fundo San Agustín.

### **3.5 Procedimiento**

En el presente trabajo se aplicaron procedimientos en el estudio y la metodología, las acciones permitieron desarrollar la dirección de la investigación científica. Inicialmente se pudo identificar la problemática general la cual surgió para aclarar las dudas sobre la materia, las cuales se identificaron exitosamente y posterior a ello se realizó la subsanación de la indagación del tema. Se efectuó una data compuesta por las referencias bibliográficas para conocer el objeto a indagar, la cual a partir del estudio se identificaron las fuentes preliminares y secundarias basadas en información similar donde plantearon las mismas características del problema de investigación. Como siguiente proceso se hizo una clasificación de los conceptos, teorías y otra información relevante que brinde aporte en el incrementar el contexto básico y la investigación metodológica. Luego realizo el detalle y análisis de las referidas teorías al respecto. Continuando, se identificaron y fortalecieron las teorías revisadas, el enfoque, diseño de investigación, tipo y nivel. Finalmente identificaron categorías y sus indicadores, también el análisis de las hipótesis, basado en información revisada y el análisis de la información obtenido de las entrevistas a los profesionales y los pobladores en el caso de estudio.

### **3.6. Método de análisis de información**

Se aplicó el método hermenéutico en la investigación, permitiendo generar el juicio de valor a todas las evidencias. Sobre las entrevistas realizadas a los representantes del AAHH Ex Fundo San Agustín y al representante de la Municipalidad provincial del Callao se evidencio que expresaron el sentir sobre la

realidad problemática que afrontan día a día y que está estrechamente relacionado con lo expuesto en la investigación descrita en su momento.

Por otro lado, el método inductivo se utilizó para analizar la información obtenida de trabajos previos con similares características y en que se desarrollara el método inductivo con el objeto de conseguir los resultados esperados. Las conclusiones como finalidad de la investigación parten desde el nombre del trabajo. Según, Bisquerra (1989) señala que las conclusiones son de gran importancia porque es en ella donde parte el análisis particular de los casos y son de carácter general. Describir desde las generalidades y teorías como observaciones sistemáticas de la realidad forman parte del objetivo de la investigación. Por último, se demuestra haber trabajado con el método deductivo, Para, Bisquerra (1989) menciona que por medio del método deductivo parte el supuesto o hipótesis general para generar conclusiones a un determinado caso como mencionan que el método deductivo comienza con un supuesto general para sacar conclusiones de un suceso. Siguen el modelo aristotélico deductivo esquematizado en el supuesto de proposiciones. El científico que utiliza este método pone hincapié en la teoría (p. 61). El método permitió analizar toda la información obtenida en las entrevistas y permitió deducir y argumentar los datos más importantes, responder los objetivos de esta investigación. Preguntas abiertas que se plantearan:

Para los dirigentes y especialista:

1. ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?
2. ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado A.A.H.H. del Ex fundo San Agustín en la actualidad?
3. ¿Es efectivo el Transporte en general en el lugar de estudio denominado A.A.H.H. del Ex fundo San Agustín?
4. ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio denominado A.A.H.H. del Ex fundo San Agustín?
5. ¿Cómo piensa que el proyecto de PAAIJCH influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio denominado AAHH del Ex fundo San Agustín??

6. ¿Piensa que el lugar de estudio denominado A.A.H.H. del Ex fundo San Agustín, cuenta con el espacio público, entre vías y recreación pública, con la existencia del PAAIJCH?

### **3.7. Aspectos éticos**

La investigación aplica principios básicos éticos y morales, a tomar en consideración la originalidad de los aportes de los autores, la originalidad que fueron señalados en la investigación manteniendo el respeto por las personas que colaboraron con la investigación, conservando el anonimato por la opinión o versión expresada. Asimismo, se deja constancia que toda la información proporcionada en las entrevistas mantiene su autenticidad. La investigación cumplió con los parámetros establecidos por la escuela de posgrado, así como se contemplaron la aplicación de las normas APA estipulada por la universidad.

## **IV. Resultados y discusión**

### **Subcategoría sostenibilidad**

Los resultados de la subcategoría sostenibilidad fueron obtenidos por medio de las encuestas realizadas a los colaboradores, quienes tiene conocimiento sobre la problemática, las cuales fueron vinculadas al primer objetivo específico, en el cual se describe el desarrollo sostenible urbano en los Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín.

El primero objetivo específico tuvo como pregunta la siguiente: ¿Cómo se aplica la sostenibilidad de la (mu) en el Callao: Caso A.A.H.H. Ex Fundo San Agustín? Los resultados fueron similares en su mayoría de los casos a excepción del entrevistado N° 4 , quienes mencionaron que el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo, se ha sostenido a través de una planificación que no se ha cumplido y que se ha visto complicada la gestión de la planificación debido a decisiones políticas que no consideran los aspectos técnicos de este tipo de decisiones un plan desfasado que repercute en el desarrollo urbano y que se da sin planificar , teniendo un plan desfasado, el Callao a través de las decisiones del gobierno central demanda un cambio de uso de suelos de mayor metraje para áreas complementarias para actividades aeroportuarias y portuarias y no hay áreas destinadas para esos fines. El Plan de desarrollo urbano vigente no ha permitido plantear soluciones concretas a los problemas de la actividad.

Sobre los referidos al primer objetivo específico, se aplicó la técnica del análisis documental basado en lo obtenido en las entrevistas como el análisis documental teniendo como resultados la definición de la sostenibilidad de la (mu) sostenible, la simple capacidad de desplazarse a los ciudadanos a través de su ciudad, al margen del tipo de transporte que use o la ruta que recorra. En otras palabras, lo que importa es que el ciudadano pueda desplazarse, por lo que podríamos entender de esta manera que el desplazamiento también implica las rutas de evacuación cuando un sector de la ciudad tiene un riesgo no mitigable, en el caso de los A.A.H.H. del ex fundo San Agustín. Se identifica la falta de una norma de (mu) sostenible, o la inexistencia de coordinación e integralidad sectorial entre la planificación del servicio de transporte colectivo, del sistema urbano y un

esquema que facilite los modos sostenibles de transporte por medio del financiamiento, considerando el objetivo.

**Tabla 2**

*Resultados del objetivo específico 1*

O. E. 1	Técnica	Gestión Inadecuada	Gestión adecuada
Explicar cómo se aplica el desarrollo urbano sostenible en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín	Entrevista	El desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo , se ha sostenido a través de una planificación que no se ha cumplido y que se ha visto complicada la gestión de la planificación debido a decisiones políticas que no consideran los aspectos técnicos de este tipo de decisiones un plan desfasado que repercute en el desarrollo urbano y que se da sin planificar , teniendo un plan desfasado , el Callao a través de las decisiones del gobierno central demanda un cambio de uso de suelos de mayor metraje para áreas complementarias para actividades aeroportuarias y portuarias y no hay áreas destinadas para esos fines. El Plan de desarrollo urbano vigente no ha permitido plantear soluciones concretas a los problemas de la actividad.	No hay información
	Análisis documental	Definiendo la sostenibilidad de la (mu) Sostenible, la simple capacidad de desplazarse a los ciudadanos a través de su ciudad, al margen del tipo de transporte que use o la ruta que recorra. En otras palabras, lo que importa es que el ciudadano pueda desplazarse, por lo que podríamos entender de esta manera que el desplazamiento también implica las rutas de evacuación cuando un sector de la ciudad tiene un riesgo no mitigable, cual es el caso de los AAHH del ex fundo San Agustín. Predomina la ausencia de una norma legal de (mu) sostenible, falta de integralidad sectorial y poca coordinación entre la planificación del sistema urbano y del servicio de transporte colectivo, y un esquema de financiamiento que no está acorde con el objetivo del proyecto.	No hay información

### **Subcategoría accesibilidad**

El segundo objetivo específico sobre la accesibilidad guardó relación con la información proporcionada por los participantes, en este caso solo hubo uno de ellos que tuvo una opinión contraria al resto en lo que respecta como se desarrolla la accesibilidad urbana en los A.A.H.H. Fundo San Agustín.

Por medio de la siguiente pregunta: ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín? se pudo obtener información relevante que fue proporcionada por los entrevistados, cabe mencionar que solo un entrevistado tuvo una posición distinta a los demás que mencionaron que la accesibilidad urbana es sumamente complicada, no podemos acceder a ese lugar desde la ciudad, la ubicación de ese lugar colinda con el mar desde el extremo de la ciudad al límite reduce la posibilidad, se accede de un ángulo de 180° no tiene la viabilidad adecuada para acceder, no hay ciclovías peatonalmente no hay como acceder está muy aislado, por dar un ejemplo yo puedo estar en el Real Felipe y puedo ir hasta Palacio de gobierno para llegar ahí puedo escoger muchas vías pero para acceder al AAHH Ex Fundo San Agustín no hay muchos accesos complicado y carente de solución

A continuación se detalla la descripción de los resultados de la investigación referidos al primer objetivo específico, por medio de la técnica del análisis documental.

En base a la información obtenida del análisis documental y las entrevistas, los resultados evidenciaron en el segundo objetivo específico definir la accesibilidad urbana, Las poblaciones vulnerables deben acceder a todos los medios y servicios de transporte en igualdad y equidad de condiciones, sin discriminación ni exclusiones.

**Tabla 3***Resultados del objetivo específico 2*

O. E. 2	Técnica	Gestión Inadecuada	Gestión adecuada
Detallar la accesibilidad aplicada en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín	Entrevista	La accesibilidad urbana la describen como complicado es una accesibilidad complicada, no podemos acceder a ese lugar desde la ciudad, la ubicación de ese lugar colinda con el mar desde el extremo de la ciudad al límite reduce la posibilidad , se accede de un ángulo de 180° no tiene la viabilidad adecuada para acceder, no hay ciclovías peatonalmente no hay como acceder está muy aislado , por dar un ejemplo yo puedo estar en el Real Felipe y puedo ir hasta Palacio de gobierno para llegar ahí puedo escoger muchas vías pero para acceder al AAHH Ex Fundo San Agustín no hay muchos accesos complicado y carente de solución	No hay información
	Análisis documental	Definiendo la accesibilidad urbana, Las poblaciones vulnerables deben acceder a todos los medios y servicios de transporte en igualdad y equidad de condiciones, sin discriminación ni exclusiones.	No hay información

### **Subcategoría transporte**

Al analizar el tercer objetivo específico por medio de los resultados obtenidos por las entrevistas realizadas se pudo obtener información fidedigna que nos permite vincularla y describir cómo se desarrolló el transporte urbano en los Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín.

El tercer objetivo específico planteo la siguiente pregunta: ¿Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín? Los 5 entrevistados representantes de los AAHH coincidieron que los accesos son complicados peatonal así como el transporte también lo son, si dividido el transporte público y el privado, el público brinda un servicio a la población que se dirigen a distintos puntos de la ciudad, pero son contados las unidades de transporte que van hasta allá, esto obliga a los pobladores del AAHH Ex Fundo San Agustín hagan trasbordo pero aun así se brinda el servicio y moviliza dentro de sus capacidades, me parece que tiene que ver con la masa y el número de habitantes que requieren moverse, una parte de la población no busca moverse tanto ya que simplemente la complicación de esta hace que no busque moverse más allá

Procederemos con la descripción de los resultados del tercer objetivo específico señalado en la investigación por medio del análisis documental.

Los resultados de las entrevistas y el análisis documental señalaron proceder con la definición del transporte urbano puede ser clasificado en tres tipos: el primero es denominado privado o individual, en donde los desplazamientos son realizados en un vehículo particular. El segundo es denominado público, colectivo o masivo, cuya característica principal es el desplazamiento simultáneo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con elevada densidad de demanda. Otro elemento importante es que puede incluir uno o varios modos de transporte, integrados o no, que se complementan. El tercer tipo es denominado semipúblico, en donde los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermedias entre el primero y el segundo grupos.



**Tabla 4***Resultados del objetivo específico 3*

O. E. 3	Técnica	Gestión Inadecuada	Gestión adecuada
Detalle del transporte urbano aplicado en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín	Entrevista	Si los accesos son complicados el transporte también lo es , si divido el transporte público y el privado , el público brinda un servicio a la población que se dirigen a distintos puntos de la ciudad , pero son contados las unidades de transporte que van hasta allá, esto obliga a los pobladores del AAHH Ex Fundo San Agustín hagan trasbordo pero aun así se brinda el servicio y moviliza dentro de sus capacidades , me parece que tiene que ver con la masa y el número de habitantes que requieren moverse, una parte de la población no busca moverse tanto ya que simplemente la complicación de esta hace que no busque moverse más allá	No hay información
	Análisis documental	La clasificado del transporte urbano consta de 3 tipos: El privado o individual, donde los desplazamientos son realizados por medio de un vehículo particular. El público, colectivo o masivo, donde el desplazamiento simultáneo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con elevada densidad de demanda es la característica principal. Por último se puede considerar 1 o varias formas de transporte, integrados que se complementan. El semipúblico, los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermedias una combinación entre el público y privado.	No hay información

### **Subcategoría conectividad**

La subcategoría conectividad está vinculada al cuarto objetivo específico, por medio de la entrevista a los 6 participantes que tienen conocimiento de la problemática, se pudo efectuar el análisis y la relación de las mismas. Los resultados relacionados al objetivo específico 4 sobre la descripción de la conectividad en los Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín.

La siguiente pregunta: ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad? fue aplicada para obtener información sobre cómo se desarrolla la conectividad. Los representantes de los AAHH expresaron que: la complicación de la accesibilidad y la complejidad del transporte se realiza a través de una sola vía de conexión la Avenida Néstor Gambeta, está programada la vía Centenario y a su vez esta vía se debe conectar con la calle Las Brisas con el Callao mismo llamada a ser una vía colectora, también está el proyecto Malecón y Playa Oquendo que define el límite de la ciudad con el dominio público así como la costanera saldría por Puente Piedra con el tramo no está asfaltado , la playa y el malecón Oquendo esta paralelo a la avenida Néstor Gambeta, esto nos indica que no hay caminos de Este a oeste no hay forma como conectarse transversalmente con la ciudad porque tenemos el área ocupada por la ampliación del aeropuerto en Lima, así que en estos momentos solo tenemos la avenida Néstor Gambeta

Por medio del análisis documental, los resultados de la investigación describieron sobre el cuarto objetivo específico.

La información relevante obtenida de las entrevistas a los involucrados y el análisis documental relacionado al cuarto objetivo específico los resultados partieron definiendo la conectividad urbana como el vínculo que se mantiene entre los medios de desplazamientos vigentes, la movilidad cotidiana y el tejido urbano se ha visto reconfigurado en su consumo y formas de uso , ya sea por la accesibilidad de las aplicaciones tecnológicas el desarrollo de las tecnologías de la comunicación o las nuevas modalidades de servicio en la peri-urbanización que van configurando ciudades menos inseguras y caminables.

**Tabla 5***Resultados del objetivo específico 4*

O. E. 4	Técnica	Gestión Inadecuada	Gestión adecuada
La conectividad aplicada en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín	Entrevista	La complicación de la accesibilidad y la complejidad del transporte se realiza a través de una sola vía de conexión la Avenida Néstor Gambeta , está programada la vía Centenario y a su vez esta vía se debe conectar con la calle Las Brisas con el Callao mismo llamada a ser una vía colectora, también está el proyecto Malecón y Playa Oquendo que define el límite de la ciudad con el dominio público así como la costanera saldría por Puente Piedra con el tramo no está asfaltado , la playa y el malecón Oquendo esta paralelo a la avenida Néstor Gambeta, esto nos indica que no hay caminos de Este a oeste no hay forma como conectarse transversalmente con la ciudad porque tenemos el área ocupada por la ampliación del aeropuerto, así que en estos momentos solo tenemos la avenida Néstor Gambeta	No hay información
	Análisis documental	Definiendo la conectividad urbana como La relación entre la movilidad cotidiana, el tejido urbano las formas de consumo y aplicación y los medios de desplazamientos vigentes, debido al desarrollo de las tecnologías de la comunicación, la accesibilidad tecnológicas o las nuevas modalidades de servicio en la peri-urbanización que van transformando en ciudades menos caminables e inseguras	No hay información

### **Subcategoría estructura territorial**

El objetivo específico 5 que consiste en describir la estructura territorial en los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín por medio del análisis de la información de los involucrados plasmados en las entrevistas.

Como en los objetivos específicos anteriores en este se planteó la siguiente pregunta: ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio AAHH Ex Fundo San Agustín? Los entrevistados señalaron que: El Callao como ciudad el impacto va a ser negativo, el área de ampliación ya fue expropiado posesionado por el Estado generado una nueva configuración urbana en esa zona incluyendo la ocupación del trazo de la avenida Néstor Gambeta que tuvo que resolverse con la creación de un túnel donde se ha construido un túnel donde el nivel de agua es muy alto, al ras del suelo, la capa friática, se ha tenido que bombear el agua de la capa ha impactado sobre toda la zona deprecia el nivel de agua subterránea secando las sequias antiguas prácticamente los AAHH del ex Fundo San Agustín quedarían envueltos en una dinámica que no es residencial, en estos momentos están atrapados por y rodeados por el aeropuerto, tanto al norte como al este, al sur está la base naval es una extensión de más de un kilómetro hacia la playa de frente cerrado y hacia el oeste el mar, está encerrado y surgen complicaciones con las seguridad de los pobladores y los limita en sus movimientos

Con el análisis documental y los resultados obtenidos de las encuestas se procederá con una descripción más amplia con bases teóricas.

Por medio de las dos técnicas aplicadas, se pudo evidenciar como resultado del quinto objetivo específico, partiendo por la definición de la estructura territorial como: Las políticas de movilidad deben interrelacionarse y complementarse con las políticas de planificación y desarrollo urbano, ordenamiento territorial, seguridad ciudadana, inversión pública y otras que resulten aplicables.

**Tabla 6**

*Resultados del objetivo específico 5*

O. E. 5	Técnica	Gestión Inaceptable	Gestión aceptable
<p>La estructura territorial aplicada en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín</p>	Entrevista	<p>El Callao como ciudad el impacto va a ser negativo, el área de ampliación ya fue expropiado posesionado por el Estado generado una nueva configuración urbana en esa zona incluyendo la ocupación del trazo de la avenida Néstor Gambeta que tuvo que resolverse con la creación de un túnel donde se ha construido un túnel donde el nivel de agua es muy alto, al ras del suelo , la capa friática , se ha tenido que bombear el agua de la capa ha impactado sobre toda la zona deprecio el nivel de agua subterránea secando las sequias antiguas prácticamente los AAHH del ex Fundo San Agustín quedarían envueltos en una dinámica que no es residencial , en estos momentos están atrapados por y rodeados por el aeropuerto, tanto al norte como al este, al sur está la base naval es una extensión de más de un kilómetro hacia la playa de frente cerrado y hacia el oeste el mar, está encerrado y surgen complicaciones con las seguridad de los pobladores y los limita en sus movimientos</p>	<p>No hay información</p>
	Análisis documental	<p>Definiendo la estructura territorial como Las políticas de movilidad interrelacionadas se complementan con las normas legales de desarrollo urbano, planificación, ordenamiento territorial, seguridad, inversión pública y otras que resulten necesarias.</p>	<p>No hay información</p>

### **Subcategoría espacios públicos**

Para el análisis de los resultados de la subcategoría en base a la información proporcionada en las encuestas por parte de los dirigente y personal técnico de la municipalidad sobre como describen los espacios públicos en el Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín.

La pregunta planteada al sexto objetivo específico para recabar información fue la siguiente: ¿Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto? Los encuestados tuvieron una similar percepción en relación a los espacios públicos los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín son invasiones ocupaciones informales, las calles son estrechas, los lotes eran pequeños y con el tiempo han incrementado su extensión donde habían casitas hay casas multifamiliares y no se consideró área para espacio público y no se destinó para vías y áreas de recreación pública, con respecto a la cantidad de m<sup>2</sup> es muy poco los destinado para espacios públicos los pobladores contaban con el Ex Fundo San Agustín que servía como refugio ante una emergencia de sismo, hoy en día la población reclama esa zona por ser considerada como espacio público, el proyecto de ampliación en si va a dimensionar esa falta de espacio público adecuado generando que se agrave la situación y limitando más espacios públicos.

Se realizará la descripción de los resultados de la presente investigación referidos al último objetivo específico, aplicando la técnica del análisis documental.

Las entrevistas y análisis documental permitieron recabar información para dar respuesta al objetivo específico 6 Definiendo los espacios públicos. La necesidad de la planeación de la (mu) debe conciliarse así, con la organización del espacio público en esquemas de ciudad que garanticen que la calle “admita a todos los usuarios de forma clara” bajo principios de compactación, densificación y diversificación que contrasten con la desintegración social producida por el uso indiscriminado del vehículo particular.

**Tabla 7***Resultados del objetivo específico 6*

O. E. 6	Técnica	Gestión Inadecuada	Gestión adecuada
Los espacios públicos aplicados en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín	Entrevista	6 de los entrevistados mencionaron que los AAH H del Ex Fundo San Agustín son invasiones ocupaciones informales, las calles son estrechas, los lotes eran pequeños y con el tiempo han incrementado su extensión donde habían casitas hay casas multifamiliares y no se consideró área para espacio público y no se destinó para vías y áreas de recreación pública, con respecto a la cantidad de m2 es muy poco los destinado para espacios públicos los pobladores contaban con el Ex Fundo San Agustín que servía como refugio ante una emergencia de sismo, hoy en día la población reclama esa zona por ser considerada como espacio público , el proyecto de ampliación en si va a dimensionar esa falta de espacio público adecuado generando que se agrave la situación y limitando más espacios públicos	No hay información
	Análisis documental	La necesidad de la planeación de la (mu) debe conciliarse así, con el espacio público estructurado de modelos de ciudad que garanticen que la calle permita a todos los usuarios de forma clara, bajo principios de compactación, diversificación y densidad que contrasten con el uso indiscriminado de la desintegración social del transporte particular.	No hay información

Al analizar los datos recolectados sobre la participación de los involucrados y los expertos sobre el tema de investigación, procederemos con la etapa de discusión, en donde vamos a contrastar los conceptos relevantes obtenidos con las opiniones expresadas por los entrevistados para proceder con el aporte interpretativo.

Ante todo, se realizó la discusión sobre la sostenibilidad con los trabajos previos relacionamos con el primer objetivo específico donde se considera: Para Becker (2003) afirma que una urbe con movilidad sostenible debe establecer el acceso a todos sus ciudadanos en forma eficaz en todas las zonas urbanas, como en las diversas formas de transporte. Asimismo, Bermejo (2005) manifiesta que la sostenibilidad se debe asegurar un servicio de transporte terrestre con eficiencia ambiental y social, con el objetivo de resguardar la salud y economía de los ciudadanos. Por otro lado, Mendoza (2016) en su investigación afirma que los modelos de la (mu) sostenible aplica, diversas competencias institucionales, normativa legal adecuada, y un marco regulatorio. Sin embargo, el entrevistado 3 manifiesta que los accesos son complicados el transporte también lo es, si divido el transporte público brinda un servicio a la población que se dirigen a distintos puntos de la ciudad, pero son contados las unidades de transporte que van hasta allá, esto obliga a los pobladores del AAHH Ex Fundo San Agustín hagan trasbordo y no se cumpla en forma eficaz y tampoco asegura un servicio de transporte terrestre adecuado.

En referencia al debate sobre la accesibilidad contrastando los trabajos previos y bases teóricas analizadas, relacionadas con el segundo objetivo específico sobre el caso del Aeropuerto El Dorado cuya meta en su primera fase es alcanzar un 35% de incremento para el área terminal y un 27% para el área de plataforma, todo esto dentro de su propia área ya que no contaban con área donde expandirse. Se propusieron bajo las 3 principales propuestas: primero la edificación de un modelo funcional y accesible, la integración del Aeropuerto El Dorado como parte central, y el avance en la accesibilidad a la terminal. Después de un arduo trabajo que tomaron muchas reuniones para llegar a un acuerdo entre actores este proyecto, desafortunadamente no se pudo desarrollar ni materializar sobre el territorio lo planeado. Asimismo, Sustentable Urban Transport Project (2018) menciona que la



accesibilidad es un tema que debe ser organizada desde posiciones de alta función. La movilidad accesible será aplicada por las autoridades de la construcción y el transporte y deberá contar con personal allí y en el departamento social. Sin embargo, el entrevistado 3 manifiesta que todo lo que se puede definir como accesibilidad no se aplica en la zona materia de estudio ya que no se cumple con las normas técnicas establecidas y normadas, en este caso solo se preocupan por beneficiar a las grandes empresas perjudicando a los pobladores siendo los más afectados por que ya va enfocado a vulnerar la seguridad de las personas que habitan en los AAHH Ex Fundo San Agustín.

En referencia a la discusión transporte urbano el análisis de la información vinculada con el tercer objetivo específico se ha determinado que el Plan de Desarrollo Urbano 2011-2022 tiene como parte de sus objetivos principales la mejora del transporte urbano que deviene en objetivos específicos de incentivar y promocionar la capacidad de desplazamiento de calidad desarrollado eficientemente, dentro de una política que priorice el transporte masivo de carga y pasajeros, que plantea como estrategia el incrementar el interés del financiamiento por parte del sector privado para desarrollar el proyectos de transporte público, respaldado por medio del apoyo técnico para proponer y planificar proyectos de transporte público. Sin embargo, el entrevistado 3 manifiesta que se está incumpliendo lo que establece el Plan de desarrollo urbano ya que el transporte en la zona es complicado, el servicio es deficiente porque no cuentan con muchas empresas de transporte y esto provoca que las personas que se quieren movilizar a diversos lugares realicen trasbordos porque no existen muchas rutas que les permita dirigirse sin complicación a su destino.

En referencia al debate sobre conectividad relacionada con el cuarto objetivo específico se considera lo mencionado por: Camarena et al, (2018) Es la unión que se tiene entre la movilidad cotidiana, los medios de traslado vigentes y el tejido urbano se ha visto configurado en su manera de consumo, y uso, por la aplicación de las TICs, la disponibilidad de las nuevas aplicaciones tecnológicas y modalidades de servicio en la peri-urbanización configurando menos urbanizaciones inseguras y caminables. Por otro lado, el entrevistado 3 manifiesta que la conectividad solo se da por una sola vía que es la Av. Néstor Gambetta, no

cuentan con ninguna vía alterna que permita conectar a los AAHH del Ex Funda San Agustín con otros distritos, por lo que en este caso la unión que se tiene entre los medios de transporte y la movilidad urbana son ineficientes.

En referencia a la discusión sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto el análisis del marco teórico de la tesis relacionada con el quinto objetivo específico se ha manifestado que: el marco sobre el estudio de impacto ambiental (modificado), se realizaron 13 sesiones participativas con la totalidad de localidades que forman parte del área de influencia indirecta. Dichas reuniones permitieron informar sobre las funciones y principales responsabilidades de la empresa LAP adicional a ello se efectuó una explicación detallada de la situación actual del entorno ambiental y social del Aeropuerto aclarando todas las dudas y recabando opiniones y puntos de vista sobre el proyecto de ampliación. La modificatoria del impacto ambiental, determinaron como principal impacto la generación de empleo, la dinamización y creación de nuevos comercios y servicios, el flujo migratorio en la provincia tendría un crecimiento considerable, el tránsito vehicular y el incremento del ruido tendría una modificación. Un factor a considerar, es la preocupación por parte de la comunidad, es la ruta de evacuación en caso de emergencia (Tsunami). En función a ello, la empresa LAP menciona que están evaluando diversas estrategias para contrarrestar los riesgos e impacto, que deberán ser aplicados con el apoyo de las autoridades y población. Sin embargo, el entrevistado 3 que ha participado en los talleres que se mencionan manifiesta que durante más de 10 años se han prometido muchas cosas como las antes mencionadas, pero hasta el momento nada se ha cumplido por lo que la población considera que este proyecto es perjudicial para ellos no solo en temas ambientales sino en casos de seguridad personal ya que estarían en constante peligro en caso de un Tsunami ya que no contarían con los medios para evacuar.

En referencia a la discusión sobre los espacios públicos relacionados al objetivo específico 6 se ha manifestado lo expresado por: Serrano (2018) en su libro sobre el espacio de la ciudad caminable hace mención a la teoría de la caminabilidad, donde manifiesta que el transeúnte, no solo es un productor de paisajes, sino quien efectúa el acto de caminar, define las pautas que deberían evaluar la construcción de la ciudad peatonal. Sin embargo el entrevistado

menciona que los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín no cuentan con los espacios públicos adecuados que las autoridades no se preocupen por mejorar y mantener los pocos espacios recreativos que tienen , la población no tiene una estructura vial adecuada, existe un gran abandono en ese aspecto.

## V. Conclusiones

**Primero:** Referente al primer objetivo específico, se puede determinar, en función a los resultados de la técnica de entrevista, se tiene como resultado que señalaron que el desarrollo urbano sostenible aplico un plan desactualizado que afecto el desarrollo urbano del Callao , debido a una mala planificación que no ha permitido plantear soluciones concretas a los problemas de la movilidad urbana basadas en decisiones políticas que no consideraban los aspectos técnicos por lo que han estado sujetos a un Plan urbano director que no cumplió con el periodo establecido por decisiones del consejo provincial afectando considerablemente el desarrollo urbano sostenible.

**Segundo:** Referente al objetivo 2, se puede concluir que la accesibilidad en el área de estudio materia de investigación es complicada ya que la ubicación geográfica no tiene la viabilidad adecuada para acceder , no hay muchas vías para poder acceder al A.A.H.H. Ex Fundo San Agustín y las autoridades no toman las medidas correctivas necesarias para poder mitigar este problema, las personas que habitan en la zona padecen a diario y no cuentan con el apoyo necesario para poder mejorar tal situación.

**Tercero:** Referente al objetivo 3, se puede concluir que el transporte en general es limitado, sin los accesos son complicados, el transporte también presenta problemas, la zona materia de estudio, son contadas las unidades de transporte que cuentan con rutas extensas por lo que genera que los pobladores de los A.A.H.H. Ex Fundo San Agustín efectúen transbordos para llegar a su centro de trabajo o estudio. Lamentablemente no se cuenta con una estadística que nos permita identificar cuantas personas requieren del transporte público y cuantas utilizan el transporte privado. Esta situación afecta no solo a los que salen de los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín sino a las personas que requieren ingresar a la zona para desarrollar sus labores como son los servidores públicos que laboran en los colegios, postas médicas y comisarias que se encuentran en la zona.

**Cuarto:** Referente al objetivo 4, se puede concluir que las vías o sistemas se conecta la zona materia de estudio, la accesibilidad y complejidad del transporte solo cuenta con una vía la avenida Néstor Gambetta lo cual es un gran problema porque con los futuros trabajos de PAAIJCH la posible vía transversal propuesta para mitigar los problemas de movilidad urbana ya no sería posible, lo que aumentaría un problema más que sería impedir que en caso suceda alguna emergencia por Tsunami tendría solo la vía Néstor Gambetta para poder evacuar la cual no sería suficiente para que toda la población pueda escapar a tiempo.

**Quinto:** Referente al objetivo 5 relacionado con la influencia del PAAIJCH sobre los A.A.H.H. del Ex Fundo San Agustín, el impacto va a ser negativo ya que prácticamente los A.A.H.H. de la zona quedarían envueltos en una dinámica no urbana, si en este momento se encuentran atrapados y rodeados por el aeropuerto lo que generara que se produzcan complicaciones con la seguridad de los pobladores ya que limitara su movilidad.

**Sexto:** Referente al objetivo 6 si la zona materia de estudio cuenta con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del PAAIJCH, lamentablemente el lugar no cuenta con el trazado de calles adecuado, no se consideró el área para espacios públicos y tampoco se definió vías y áreas de recreación pública, hay entre 2 o 3 parques, desaparecieron las zonas de refugio que eran espacios público y lamentablemente el proyecto de ampliación del aeropuerto hará que se agrave aún más la situación.

## **VI. Recomendaciones**

**Primero:** Se recomienda que la Municipalidad Provincial del Callao incorpore en el PDM, de acuerdo al DS 022-2016, una prospectiva basada en un diagnóstico realista del sector en estudio, que permita el desarrollo de la zona adyacente al proyecto, de manera sostenible y consecuente con el desarrollo económico que la actividad aeroportuaria genera. De esta manera evita la descompensación de la zona que tiene por un lado una gran terminal internacional aeroportuaria y por el otro, una población aun sumida en la pobreza y con grandes problemas por resolver en materia de desarrollo urbano sostenible.

**Segundo:** Se recomienda que el gobierno local, busque habilitar un acceso más a la zona de los A.A.H.H. del Ex fundo San Agustín que actualmente está encerrada por grandes predios de uso institucional, por los terrenos del estado como el proyecto, la base naval y el dominio restringido de la zona de la línea de playa que se encuentra bajo la administración de la SNBE. No es accesible por no tener frentes libres e integrados directamente a la trama urbana, por lo que solo tiene una sola forma de acceder que es por la Av. Néstor Gambetta, la cual incluso se ve complicada por el túnel que tiene al pasar por debajo de lo que será la segunda pista de aterrizaje del aeropuerto. La proyectada avenida Colectora denominada Playa Oquendo, que forma parte del esquema vial vigente, resulta una buena alternativa de accesibilidad toda vez que esta recorre toda la franja de playa y a través de ella se conecta con 18 vías transversales a lo largo de los 9 km que tiene el cercado del Callao como línea de playa. De esta manera esta vía podría definir con claridad el borde urbano en este extremo de la ciudad.

**Tercero:** Se sugiere se busque gestionar que el transporte público masivo, proyectado para este lugar pueda ponerse en marcha lo más antes posible, aunque se entiende que no existe ni siquiera a nivel de idea de ejecución de un proyecto de inversión pública.

**Cuarto:** Se sugiere que se ejecute lo más pronto posible las vías proyectadas y consideradas en el esquema vial y se incluyan alternativas de movilidad inclusiva como Ciclovías en las mismas.

**Quinto:** Se sugiere que el Estado revise el impacto vial y ambiental que el proyecto va a generar, toda vez que se efectuara territorialmente la nueva dinámica económica que se dará a partir del funcionamiento del proyecto de ampliación.

**Sexto:** Se sugiere que se habiliten las áreas declaradas como zona de dominio restringido como espacios públicos recreativos a lo largo de toda la línea de la playa.

## Referencias

- Acevedo, J. (2009, junio). Sustainable mobility: a multidisciplinary construction. *Revista de Ingeniería*, 1 (19), 40-72.
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2018). *Aeropuerto El Dorado: retos y oportunidades perspectiva urbana y rural*: Editorial CAF.  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/aeropuerto\\_el\\_dorado\\_22-10-18.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/aeropuerto_el_dorado_22-10-18.pdf)
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2007). *Estudio de movilidad y espacio público*. Movilidad metodológica.
- Castro, M. (2014). *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del valle de México*. [Tesis posgrado, Universidad Iberoamericana de México]. Repositorio institucional:  
[https://us04web.zoom.us/postattendee?mn=bNO6qIFIF58u4k9PPF\\_Otq2CvVm1ygKFbl.8QaVD7mlV5Lo6dww&id=16](https://us04web.zoom.us/postattendee?mn=bNO6qIFIF58u4k9PPF_Otq2CvVm1ygKFbl.8QaVD7mlV5Lo6dww&id=16)
- Camarena, M, González, Y. Asprilla, y Lizcano, J (2018). Connectivity at the Guadalajara Bus Stations, México. *Revista Vínculos*, 15(1), 61-69. <https://DOI.org/10.14483/2322939X.12579>.
- Corullon, J. (2011). *Modelos de gestión aeroportuaria: Impacto en la evolución del turismo en España (1940-2011.)* [Tesis posgrado, Universidad Autónoma de Madrid]. Repositorio institucional:  
<https://repositorio.uam.es/handle/10486/673008>
- Congreso de la República del Perú (2012). *Ley N.ª 27329 del 24 de enero de 2012 donde se declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*. Lima. Congreso de la República del Perú.
- Congreso de la República del Perú (2000) *Ley N°27261 del 9 de mayo del 2000 donde se formula la Ley de Aeronáutica Civil del Perú*. Lima. Congreso de la República del Perú.



- Congreso de la República del Perú (2019) *Ley N°4405 del 29 de mayo del 2019 que propone establecer los principios y lineamientos de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte*, Lima. Congreso de la República del Perú.
- Dangond, J. y Monteoliva, R. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 16(2), 485-514. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77722772007>
- Diez, M. (2015). *El Aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la globalización una simbiosis cambiante y necesaria*. [Tesis posgrado, Universidad Complutense de Madrid]. Repositorio institucional:  
<https://eprints.ucm.es/id/eprint/38236/>
- Giménez, C. (2016). *El transporte público de pasajeros en la ciudad de santa fe: un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio*. [Tesis de postgrado, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe]. Repositorio institucional:  
<https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar:8443/handle/11185/926>
- Guerra, J., Astohuaman, E. y Giesecke, L. (2018). *Guía para desarrollar la matriz de consistencia de metodología cualitativa*. [Tesis posgrado, Universidad nacional mayor de San Marcos]. Repositorio institucional:  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2415-09592020000200397](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2415-09592020000200397)
- Hermosa, C. (2016). *Modelos de gestión del aeropuerto impacto en la evolución del turismo español (1940-2011)*. [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid]. Repositorio institucional:  
<https://repositorio.uam.es/handle/10486/673008>
- Hernández, R., Fernández, C y Baptista, M. (2010). *Metodología de la Investigación*. México D.F., México: McGraw-Hill Interamericana.

- Jaimuriza, A. (Ed), (2015). *Transporte y política aérea en américa latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible*. Santiago, Chile: Editorial CEPAL.
- Lima Airport Partners (2016). *Modificación del estudio de impacto ambiental del aeropuerto internacional Jorge Chávez*. Recuperado de: <http://www.lima-airport.com>
- Lima Airport Partners (2018). *Rumbo a un moderno aeropuerto moderno y sostenible*. Recuperado de: <http://www.lima-airport.com>
- Lima Airport Partners (2018). *Audiencias públicas en 6 sedes durante la evaluación de la modificación del estudio de impacto ambiental (meia) del aeropuerto internacional Jorge Chávez*. Recuperado de: <http://www.senace.gob.pe>
- Lizanaga, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo xxi, Economía, sociedad y territorio. *Economía, sociedad y territorio*, 6(22), 283-321. DOI: 10.22136/est002006260.
- Luque, P. (2016, mayo-junio). La movilidad urbana sostenible una nueva razón para fomentar el uso de la bicicleta en el ámbito educativo. *Revista digital de educación física*. Recuperado de: <http://emasf.webcindario.com>
- Martínez, L., García, M. y Díaz, M. (2016). Regulación de la movilidad urbana en el área metropolitana de Mendoza, *Opera*, 1(19), 161-181.  
doi:10.18601/16578651.n19.09
- Mendiola, A. (2011). Concesión del aeropuerto Jorge Chávez: evaluación del valor generado. – Lima, *Universidad ESAN*, 1(19), 49-141.  
<https://hdl.handle.net/20.500.12640/141>
- Municipalidad provincial del Callao (2018). *Actualización del plan de desarrollo urbano de la provincia constitucional del callao 2011-2022*. Recuperado de <http://www.municallao.gob.pe/>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2016). *Autoridad de transporte urbano para Lima y Callao- Propuesta conceptual: Cooperación Alemana, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale*

Zusammenarbeit (GIZ) GmbH Bonn y Eschborn, Alemania. Recuperado de:  
<http://www.regioncallao.gob.pe/>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2010). *Estudio del impacto vial en la red metropolitana de Lima y Callao por el flujo de carga del puerto, aeropuerto y zona de actividad logística*. Recuperado de:  
<http://www.mtc.gob.pe/>

Ministerio del Ambiente (2018). *Informe técnico final de la “modificación del estudio de impacto ambiental detallado del aeropuerto internacional Jorge Chávez”, presentado por lima Airport Partners S.R.L.* Recuperado de:  
<http://www.minam.gob.pe/>

Mazario, J. (2015). *Priorización de proyectos de mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia*. [Tesis doctorado, Universidad Politécnica de Valencia]. Repositorio institucional:  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=76984>

Ortiz, V. (2016). *La movilidad urbana como un derecho a la ciudad: Caso Bort en ciudad Juárez Chihuahua (2010-2016)*. [Tesis posgrado, Colegio de la Frontera Norte, Chihuahua]. Repositorio institucional:  
<https://www.colef.mx/posgrado/tesis/20161340/>

Onton, S., Mendoza, P y Ponce, C. (2010). *Estudio de calidad de servicio en el aeropuerto de lima: expectativas y percepción del pasajero turista*. [Tesis posgrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional:  
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/4562>

Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2006). *Plan Nacional de Desarrollo Urbano lineamientos de política de desarrollo urbano 2006 – 2015*. Recuperado de: <http://www.vivienda.gob.pe>

Pretell, C. (2016). *Conflictos en la movilidad urbana derivado de la concertación de actividades económicas en el centro histórico de Trujillo*. [Tesis posgrado, Universidad Privada Antenor Orrego]. Repositorio institucional:  
<https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/2913>

- Rosales, C. (2013). *Campaña de mercadeo social "nuestra calle" por una movilidad sostenible y sustentable en el distrito metropolitano de Quito*. [Tesis posgrado, Universidad San Francisco de Quito]. Repositorio institucional:  
[https://rraae.cedia.edu.ec/Record/USFQ\\_47316edd54fd57ee4844ff0fb6ef930f](https://rraae.cedia.edu.ec/Record/USFQ_47316edd54fd57ee4844ff0fb6ef930f)
- Aeropuertos españoles y navegación aérea (2004). Ampliación aeropuerto de Valencia: Estudio de impacto ambiental. *Estudios*, 1(15), 49-55.  
[https://www.eib.org/attachments/pipeline/20070500\\_nts\\_es.pdf](https://www.eib.org/attachments/pipeline/20070500_nts_es.pdf)
- Sánchez, B. (2011). Sistemas aeroportuarios, servicio público e iniciativa privada. División de recursos naturales e infraestructura. *CEPAL*, 1(154), 26-56  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6356/1/S1100093\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6356/1/S1100093_es.pdf)
- Tito, E. y Otero, G. (2012). *El sector aeronáutico peruano se comporta como un mercado oligopólico* [Tesis posgrado, Universidad del Pacifico]. Repositorio institucional:  
<https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/1145>
- Universidad Piloto de Colombia (2018). *Movilidad urbana y espacio público reflexiones, métodos y contextos*: DGP Editores SAS.  
[https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB\\_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico\\_17OCT.pdf](https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf)
- Urquiza, D. (2017). *Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017*. [Tesis posgrado, Universidad Cesar Vallejo. Repositorio institucional:  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/11784>
- Vargas, Y. (2015). *Reubicación del aeropuerto "crnl. Fap. Carlos Cipriani • Santa Rosa" por riesgo inminente y el diseño de un nuevo aeropuerto internacional en la provincia de Tacna, año 2015*. [Tesis posgrado, Universidad Nacional Jorge Basadre]. Repositorio institucional:

<http://repositorio.unjbg.edu.pe/handle/UNJBG/482>

Velásquez, M. (2015). *Espacio público y movilidad urbana sistemas integrados de transporte masivo*. [Tesis doctoral, Universidad de Barcelona]. Repositorio institucional:

<https://tdx.cat/handle/10803/319707>

## **Anexos**

### Anexo 1: Matriz de Categorización

Ámbito Temático	Problema de Investigación	Pregunta General	Objetivo General	Objetivos Específicos	Categoría	Sub Categoría	Información de:					
							Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
La Movilidad Urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín	La Movilidad Urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín	Existe una adecuada movilidad Urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín	Definir la Movilidad Urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín	Explicar cómo se aplica la sostenibilidad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.	Movilidad Urbana	Sostenibilidad	1. ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo? 2. ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín en la actualidad? 3. ¿Es efectivo el Transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín? 4. ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín? 5. ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín?? 6. ¿Piensa que el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín, cuenta con el espacio público, entre vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez?	Entrevista	Análisis Documental			
				Explicar cómo se aplica la accesibilidad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.		Accesibilidad						
				Explicar cómo se aplica el transporte de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.		Transporte						
				Explicar cómo se aplica la conectividad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.		Conectividad						
				Explicar cómo se aplica la estructura territorial de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.		Estructura Territorial						
				Explicar cómo se aplican los espacios públicos de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.		Espacios Públicos						

## Anexo 2: Matriz de Consistencias

PROBLEMA	OBJETIVO	SUPUESTOS	CATEGORIAS	METODOLOGIA
<p><b>PROBLEMA GENERAL</b></p> <p>¿Cómo funciona la Movilidad Urbana Sostenible en el caso Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín?</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL</b></p> <p>Definir la Movilidad Urbana en el Callao para el caso de los Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín.</p>	SUPUESTO GENERAL	MOVILIDAD URBANA	<p><b>Enfoque:</b> Cualitativa</p>
<p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b></p> <p>1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?</p> <p>2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín en la actualidad?</p> <p>3- ¿Es efectivo el Transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín?</p> <p>4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín?</p> <p>5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín??</p> <p>6- ¿Piensa que el lugar de estudio denominado Asentamientos Humanos del Ex fundo San Agustín, cuenta con el espacio público, entre vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez?</p>	<p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b></p> <p>1-Explicar cómo se aplica la sostenibilidad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p> <p>2-Explicar cómo se aplica la accesibilidad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p> <p>3-Explicar cómo se aplica el transporte de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p> <p>4-Explicar cómo se aplica la conectividad de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p> <p>5-Explicar cómo se aplica la estructura territorial de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p> <p>6-Explicar cómo se aplican los espacios públicos de la movilidad urbana en el Callao. Caso Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín.</p>			<p><b>Tipo de estudio:</b> Intrínseco</p> <p><b>Nivel de investigación:</b> Descriptiva</p> <p><b>Diseño de investigación:</b> Estudio de casos</p>



### Anexo 3: Guía de Entrevistas

Preguntas

<b>Lugar</b>	<b>Callao</b>
Objetivo	Obtener respuestas sobre sus vivencias, conocimiento y opinión respecto al tema de investigación
Entrevistados	Dirigentes AAHH Ex fundo San Agustín Funcionario Municipalidad del Callao
Cargo	Dirigentes. Arquitecto planificador.
Investigador responsable	Br. José Emilio Vásquez Colina
Observaciones	Entrevista semi estructurada
Preguntas a profundidad que deben orientar el ámbito de la entrevista	<ol style="list-style-type: none"><li>1. ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?</li><li>2. ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?</li><li>3. Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín</li><li>4. ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?</li><li>5. ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao específicamente en el lugar de estudio Asentamiento humano ex fundo San Agustín?</li><li>6. Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</li></ol>

---

## **Anexo 4: Entrevistas**

### **Entrevista N°1**

#### **Dirigente A.A.H.H. SARITA COLONIA**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

En cuanto al desarrollo urbano si se ha dado un progreso, las empresas de transporte de la zona ha mejorado sus vehículos , pero también muchas unidades han desaparecido han sido reemplazadas por unidades más modernas , han aparecido los colectivos , pero a pesar de ello no se abastecen, las pistas están desechas, las autoridades no se preocupan por darles un buen mantenimiento , la señalización adecuada, aparte de esto todavía falta mucho por mejorar ,la congestión vehicular ha aumentado , la contaminación de los trailers y camiones que circulan por la zona . Se pierde mucho tiempo en trasladarse por la Avenida Néstor Gambetta, lo que ha provocado que muchas empresas de transporte pierdan el interés de hacer su ruta por la zona. Muchas veces hemos tenido que hacer marchas para poder ser escuchados ya que sino protestamos no se hace nada.

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?

Yo vivo en el Asentamiento Humano Sarita Colonia hay mucho caos por el tráfico en la Avenida Néstor Gambetta, nosotros solo tenemos una sola entrada y salida para poder ingresar a nuestras casas y para poder dirigirnos a nuestro centro de trabajo o estudios, el tráfico es atroz a pesar de que años atrás se construyó un túnel para mejorar el acceso, pero de nada ha servido. Todo el día hay tráfico, es horrible, muchas veces hemos tenido que bajarnos del bus o combi y caminar hasta Morales Duarez para tomar otro vehículo y llegar a nuestro destino, todo esto se debe a los camiones de minerales de CORMIN que se estacionan en plena avenida.

3-Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

Nosotros solo contamos con 4 líneas de transporte que pasan cerca al lugar donde vivimos y realmente considero que no es efectivo el transporte por qué no abastece

a la población, muchas veces los paraderos están llenos de gente que espera una línea de transporte para poder movilizarse de su vivienda a su lugar de trabajo o estudio, por lo general tenemos que tomar un carro para salir y otro carro para poder llegar a nuestro destino, la mayoría son rutas cortas

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

Nosotros solo contamos con una vía de acceso que es la Avenida Néstor Gambetta que es la única que nos permite comunicarnos con otros lugares distintos ya que para el otro lado está el mar y el aeropuerto Jorge Chávez

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

Bueno, yo pienso que el proyecto de ampliación es un beneficio no solo para el Callao sino para el país porque va a permitir que se tenga más pistas de aterrizaje lo cual va a permitir que más líneas aéreas vengan al país, aumentara el turismo y el trabajo. Pero, por otro lado, para nosotros que vivimos en el Asentamiento Humano Sarita Colonia no va a ser nada bueno porque esta ampliación reduce y limita nuestras vías de acceso, nos va a perjudicar ya que el área que va a utilizar debería servir para hacer una mejor distribución de la movilidad urbana, nos sentimos encerrados. Otra cosa más los trabajos que se van a realizar por esta ampliación pueden provocar que el drenaje colapse porque al realizar excavaciones y manipular la tierra van a generar que se filtre el desagüe. Nosotros vivimos sobre el mar y cuando la marea sube se dan las inundaciones, años anteriores hemos tenido este problema justo cuando se realizaron los trabajos del túnel. Los dirigentes hemos participado en muchas reuniones donde nos dicen que nos van a mejorar las condiciones de vida que nos van a hacer una nueva ruta de acceso, pero ya van más de 20 años y no han hecho nada.

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Mire, nosotros no contamos con espacios públicos adecuados y las vías que tenemos no están en las mejores condiciones que se digan , los pocos lugar que tenemos están olvidados y con falta de mantenimiento a raíz de este proyecto las autoridades se han comprometido en mejorar las condiciones con la realización de la ampliación , pero pienso que esto no va a ser así , nos sentimos olvidados y que para el desarrollo de este proyecto somos un estorbo ya que solo buscan sus beneficios e intereses privados , sin ver la parte social y humana , las necesidades de la población.

## **Entrevista N°2**

### **Dirigente AA.H.H. TIWINZA**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

En Tiwinza si bien es cierto en los últimos 10 años ha habido muchos cambios desde el incremento de los pobladores hasta la implementación de instituciones que brindan servicios públicos , salud , educación y otros más a favor de la población , pero estos cambios no han ido de la mano con mejorar la calidad de vida ya que en nuestro Asentamiento no hemos tenido un Plan de desarrollo urbano adecuado , muchos de nuestros representantes en años anteriores no han trabajado en beneficio de la población sino en beneficio personal perjudicándonos a todos con los problemas que nos aquejan día a día siendo uno de ellos la movilidad urbana que es terrible.

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?

Bueno en nuestro asentamiento la accesibilidad para trasladarnos de un lugar a otro es complicado porque se cuenta con una vía principal que es la Avenida Néstor Gambetta la que todo el tiempo para congestionada, nos toma de 1 hora a hora y media salir del lugar donde vivimos hacia nuestro trabajo o lugar de estudio, perdemos mucho tiempo en salir y es lo mismo para llegar a nuestras casas.

3-Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

Solo tenemos 5 líneas de transporte que pasan cerca del lugar donde vivimos y realmente considero que no es efectivo el transporte por qué no abastece a la población, muchas veces los paraderos están amontonados de gente que esperan una línea de transporte para poder movilizarse desde su vivienda a su lugar de trabajo o estudio , la mayoría de nosotros tenemos que tomar 2 líneas de transporte para llegar a nuestro destino , siempre tenemos que salir con una hora anticipada para poder llegar a tiempo a donde tengamos que ir , es un dolor de cabeza para todos.

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

Nosotros como les dije tenemos 5 líneas la 61, la 105, la 120, la 149 y la 129 de las cuales 2 líneas son buses que van a distritos lejanos como Surquillo y Vitarte y las demás son combis de rutas cortas, son las que nos movilizan, a pesar de que son 5 líneas no abastecen, los carros van llenos y la misma necesidad nos obliga a movilizarnos en carros llenos y peor con el tráfico que existe

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

Durante varios años hemos participado como dirigente en muchas reuniones donde se han analizado los beneficios que esto va a generar al país y en el caso de nosotros nos han prometido muchas mejoras , desde mejorar las vías de acceso , las condiciones de vida , el cuidado del medio ambiente , mejorar las medidas de seguridad ante los desastres naturales en nuestro caso del SUNAHMI y otros beneficios que ayuden a la población pero lamentablemente todo queda en promesas y nada se cumple , cada vez más sentimos que ellos no se preocupan por nosotros , el proyecto es excelente busca la modernidad pero a costa de nosotros que seremos los más afectados

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Ahorita no tenemos los espacios públicos adecuados para vías y menos para recreación, los pocos parques que existen están abandonados, solo hay uno que es mantenido por los pobladores, quienes se preocupan por mejorarlo y mantenerlo ya que a las autoridades no les importa y sobre las vías, están deterioradas, les urge darle un mantenimiento. Sinceramente creo que con este proyecto de ampliación poco o no se hará con estas cosas.

## **Entrevista N°3**

### **Dirigente AA.H.H. Acapulco**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

El desarrollo urbano se ha sostenido como ha podido , los que vivimos en Acapulco así como otros AAHH estamos cercanos al mar ,la misma necesidad de vivienda nos llevó a decidir vivir en el lugar con el paso de los años poco a poco nos hemos ido organizando en lo que podíamos buscando el beneficio de la población , muchas veces para solicitar mejoras hemos tenido que tomar medidas más fuertes como marchas para que nos escuche , se ha conseguido muy poco , se podrían hacer muchas cosas más si contáramos con el apoyo de las autoridades .

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?

Mire el acceso es solo por una vía que es la única y principal la Avenida Néstor Gambetta que es la única que nos conecta con el resto de la ciudad , pero esa vía no es muy transitable ,todo el tiempo esta congestionada por que las grandes empresas de los alrededores tienen sus depósitos y la vía no solo transita el transporte público sino el transporte pesado que en realidad es el que provoca todo esto, a pesar que hay policías de tránsito no pueden hacer nada con la cantidad de camiones que transitan a toda hora.

3-Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

Las líneas de transporte que llegan hasta Acapulco o cerca son 2 de bus y 3 de combis, debido a la demanda por el aumento de la población, pero a pesar de tener 5 líneas no son suficientes para movilizar diariamente a la población que todos los días tiene que trasladarse a su trabajo o instituto. Usted puede ver todos los días en la mañana los paraderos llenos de gente esperando la movilidad, las combis y los buses pasan llenos de gente, para nosotros el transporte en general es un problema, es el malestar con el que tenemos que convivir día a día

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

Los de Acapulco así como de otros asentamientos tenemos una sola vía de acceso que nos comunica con el resto de la ciudad esta es la Avenida Néstor Gambetta , por años las autoridades han prometido implementar una vía de transporte pero hasta la fecha no hay nada lo único que hicieron fue el túnel ,según ellos con el objetivo de agilizar el tránsito pero en realidad solo ha beneficiado a los transportistas de carga pesada inclusive se ha puesto un semáforo que da pase a los camiones para que ingresen a los depósitos y deteniendo el transito normal

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

Para el Callao el proyecto será bueno porque según lo que nos mostraron en las distintas reuniones va a traer varios y grandes beneficios de desarrollo y progreso, pero para los que vivimos al lado no va a ser así ya que se están apoderando de un espacio público que podría ser una vía de transporte, pero como en este proyecto se mueven millones y siempre se benefician los grandes, los más perjudicados seremos nosotros los chicos.

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Ahora no hay muchos espacios públicos adecuados los parques o canchas deportivas están abandonadas, no hay interés por parte de las autoridades en mejorarlas y en cuanto a las vías, la mayoría no está en buenas condiciones, pienso que cuando se realice la ampliación será peor porque van a tomar una parte que podría ser utilizado para el beneficio en común de la población en su proyecto, en realidad de mi lado no veo que esto vaya a mejorar.



## **Entrevista N°4**

### **Dirigente A.A.H.H. Juan Pablo II**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

En si para el Callao si habido un cambio, nuevas vías y mayor asfalto, pero para los que vivimos en Juan Pablo II el desarrollo urbano si ha cambiado, pero no para bien debido al problema de la congestión vehicular que todos los días sufrimos, lo poco de modernidad y desarrollo que se haya dado durante todos estos años ha sido para beneficio de las empresas que están alrededor y no a la población.

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?

Juan Pablo es de los últimos asentamientos formados, pero a pesar de ello también es de los que solo cuenta con una sola ruta de acceso hacia otros distritos, pero ese acceso no solo es usado por los pobladores sino también por las empresas de depósito de container ya que la avenida Néstor Gambetta es la única vía de ingreso y salida, es ahí donde se presentan los problemas por el tráfico que estos causan.

3-Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

El transporte en general no es efectivo las líneas de transporte que circulan por la zona no se abastecen en transportar a toda la población, no hay un solo día en que los buses pasen lleno a pesar de no ser hora punta , muchas líneas han desaparecido así como hay nuevas circulando las cuales en la mayoría de los casos solo tiene rutas cortas , solo hay dos líneas que tienen una ruta larga , la 129 que llega hasta Ate Vitarte y la 149 que llega hasta Surquillo por lo que la población se ve en la necesitan de tomar otra linea de transporte para llegar a su destino.

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

La población que habita en los AAHH para poder trasladarse con el resto de la ciudad solo cuenta con una vía que es de salida e ingreso que es la Avenida Néstor

Gambetta ya que , paso obligado para ir a otros distrito , por el otro lado colinda con el mar y con el aeropuerto , estamos encerrados , nuestra mayor preocupación es que si hay un Tsunami solo hay una vía de salida para la evacuación , la misma que todo el tiempo para atorada por el tráfico , es un cuellos de botella, lo uno que esperamos que esto nunca suceda porque mucha gente moriría.

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

El proyecto mejorara para el Callao, pero para nosotros es perjudicial porque en caso de una emergencia como un Tsunami no tendremos salida por que con la ampliación será más cerrada la vía de salida, antes se pensaba que en caso de alguna emergencia nuestro refugio era la Hacienda San Agustín ahora ya no es posible porque el aeropuerto ha enmallado y con paredes de cemento. Participamos en muchas reuniones y talleres participativos, mesas de trabajo para ver el impacto social y ambiental que generaría dicha ampliación, se ofrecieron muchas cosas y lo único que hicieron fue el túnel para un mejor acceso, pero lo que provoco fue que cierren los drenajes provocando que los desagües colapsen, inundando nuestras viviendas.

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

No contamos con espacios públicos adecuado, las vías internas están deterioradas, solo contamos con una sola vía principal que es la conexión con otros distritos y en cuanto a la recreación pública, existen varios espacios públicos que tienen las condiciones para que las familias que ahí viven se puedan recrear , al parecer nosotros nunca estuvimos considerados en los planes de este proyecto se preocuparon por muchas cosas pero no se preocuparon por los que ahí vivimos y que seremos los más afectados con este proyecto.

## **Entrevista N°5**

### **Dirigente A.A.H.H. Daniel A. Carrión**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

Se puede decir que si habido un progreso, pero lento en lo que es desarrollo urbano, las empresas de transporte han crecido, pero también han desaparecido varias. El aumento de la población ha hecho necesario ampliar y mejorar la movilidad urbana, pero no tenemos conocimiento que se tenga un plan de desarrollo urbano en el Callao, las anteriores autoridades no le están dando la importancia debida a pesar de que es una zona donde existe la conexión aérea, marítima, donde está el mayor movimiento comercial.

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos ex fundo San Agustín?

La accesibilidad es complicada ya que hay mucho tráfico que impide el acceso fácil a los asentamientos , muchas veces se han presentado casos de emergencia y ha sido imposible que bomberos lleguen a tiempo para poder ingresar y brindar la ayuda necesaria , existe mucha congestión que es provocada por las empresas que funcionan como depósitos donde los camiones y trailers son los que transitan por la zona y se estacionan en plena vía obstaculizando el libre tránsito, la policía de tránsito es incapaz de solucionar este problema.

3-Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

No, para nada es efectivo, tenemos muchos problemas con el transporte que es insuficiente por un lado y por el otro el problema que se presenta es el tráfico vehicular, esto ocasionado por los camiones de carga pesada que se estacionan en la única vía principal que contamos que es la avenida Néstor Gambeta.

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

Solo contamos con una vía principal que conecta con los demás distritos, es la avenida Néstor Gambetta, es una gran preocupación para nosotros solo contar con una sola vía, estamos esperando cumplan las autoridades con crear otra vía que nos permita trasladarnos a otros distritos.

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

En los talleres participativos sobre el proyecto de ampliación , se hablaba de indemnización y reubicación a los pobladores a los cuales la ampliación los iba afectar , se ofreció también mejorar las calidad de vida de la población, mejorar las vías , ver el problema de los drenajes , mejorar los parques pero todo quedo en papel hasta el momento no han hecho nada y dudo que cuando se dé luz verde para el inicio de la ampliación cumplan con la población, lamentablemente nosotros somos los que menos importan en este proyecto.

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Mire en ese sentido si estamos bien abandonados, hay muchos parques que les falta mantenimiento, después tenemos una cancha donde antiguamente se realizaban campeonatos y festivales donde no solo participaban pobladores de Daniel A. Carrión sino también de Sarita. El Gobierno Regional anterior ofreció una mini villa deportiva, se elaboraron los planos, pero al final se dijo que estaban sobre evaluados, las vías están en pésimas condiciones, en realidad casi nada se ha hecho somos conscientes que es una zona industrial, pero por necesidad es que vivimos ahí.

## **Entrevista N°6**

### **Funcionario de la Municipalidad del Callao**

1- ¿Cómo piensa que se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo?

En cuanto a cómo se ha sostenido el desarrollo urbano en el Callao a través del tiempo, pienso que se ha sostenido a través de una planificación que no se ha cumplido y que se ha visto complicada la gestión de la planificación debido a decisiones políticas que no consideran los aspectos técnicos de este tipo de decisiones, por lo que hemos estado en el Callao sujetos a un Plan urbano director cuyo horizonte de ejecución de 1995 a 2010 y que en el 2011 se aprobó el Plan de desarrollo urbano que tenía que continuar hasta el 2022 sin embargo por decisión del consejo provincial fue suspendido sin demostrar argumento técnico para suspenderlos, duro casi 8 años generando que este plan que venció en el 2010 continúe vigente hasta el 2018 estaba desfasado había rebasado los límites, había cambiado muchas zonas cuanto al uso del suelo urbano, el esquema vial fue modificado, las dinámicas urbanas habían rebasado los límites, se evidenció que debería de hacerse cambio que no se hicieron, el Plan de desarrollo urbano fue actualizado y restituido en noviembre del 2018 poniéndose en vigencia 8 años después del inicio y hace poco aproximadamente de 1 a 2 días fue suspendido y restituido el Plan urbano director, un plan desfasado que repercute en el desarrollo urbano y que se da sin planificar, teniendo un plan desfasado, el Callao a través de las decisiones del gobierno central demanda un cambio de uso de suelos de mayor metraje para áreas complementarias para actividades aeroportuarias y portuarias y no hay áreas destinadas para esos fines. El Plan de desarrollo urbano vigente no ha permitido plantear soluciones concretas a los problemas de la actividad.

2- ¿Cómo describe la accesibilidad en el lugar de estudio denominado Asentamientos manos ex fundo San Agustín?

Lo describo como complicado es una accesibilidad complicada, no podemos acceder a ese lugar desde la ciudad, la ubicación de ese lugar colinda con el mar desde el extremo de la ciudad al límite reduce la posibilidad, se accede de un

ángulo de 180° no tiene la viabilidad adecuada para acceder, no hay ciclovías peatonalmente no hay como acceder está muy aislado , por dar un ejemplo yo puedo estar en el Real Felipe y puedo ir hasta Palacio de gobierno para llegar ahí puedo escoger muchas vías pero para acceder al AAHH Ex Fundo San Agustín no hay muchos accesos complicado y carente de solución.

3- Es efectivo el transporte en general en el lugar de estudio denominado Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín

Esta pregunta tiene que ver con la anterior, si los accesos son complicados el transporte también lo es , si divido el transporte público y el privado , el público brinda un servicio a la población que se dirigen a distintos puntos de la ciudad , pero son contados las unidades de transporte que van hasta allá, esto obliga a los pobladores del AAHH Ex Fundo San Agustín hagan trasbordo pero aun así se brinda el servicio y moviliza dentro de sus capacidades , me parece que tiene que ver con la masa y el número de habitantes que requieren moverse, una parte de la población no busca moverse tanto ya que simplemente la complicación de esta hace que no busque moverse más allá, no hay una estadística de cuantas personas usan transporte público y menor porcentaje transporte privado, son muy pocas las que sales y mucho menos las personas que entran al AAHH Ex Fundo San Agustín , los foráneos son solo los servidores públicos , los que trabajan en los colegios, las comisarias, las postas médicas, personal del INPE, de Sarita Colonia y probablemente los abogados que se dirigen a los centros penitenciarios, el personal de las empresas de Ransa y Tramarsa que son operadores logísticos donde está su área de almacenaje, son muy pocos , el personal técnico que trabaja ahí es muy poco.

4- ¿A través de que vías o sistemas se conecta el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín con el resto de la ciudad?

Esta pregunta también tiene relación con la primera y la segunda , puntualmente tendría que decir que la complicación de la accesibilidad y la complejidad del transporte se realiza a través de una sola vía la Avenida Néstor Gambeta , está programada la vía Centenario y a su vez esta vía se debe conectar con la calle Las Brisas con el Callao mismo llamada a ser una vía colectora, también está el

proyecto Malecón y Playa Oquendo que define el límite de la ciudad con el dominio público así como la costanera saldría por Puente Piedra con el tramo no está asfaltado , la playa y el malecón Oquendo esta paralelo a la avenida Néstor Gambeta, esto nos indica que no hay caminos de Este a oeste no hay forma como conectarse transversalmente con la ciudad porque tenemos el área ocupada por la ampliación del aeropuerto internacional Jorge Chávez, así que en estos momentos solo tenemos la avenida Néstor Gambeta.

5- ¿Cómo piensa que el proyecto de ampliación que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez influirá en el Callao y específicamente en el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín?

Es una pregunta compuesta de dos partes primero va influir en el Callao y también en Lima, es un proyecto que se hace para poner a nivel competitivo al aeropuerto Jorge Chávez con otros aeropuertos de la región por que la demanda de uso de las aerolíneas ha superado la demanda hay una sola pista que hace que muchos destino tengan que cambiar a otras ciudades como conexión y no Lima porque no hay capacidad para recibir estos vuelo que buscan estar dentro de la región Sudamérica, ahora sobre el callao en un ámbito macro en el Perú sobre la economía va influir positivamente el flujo económico va a mejor , el comercio, la logística hospedaje va a crecer.

Pero el callao como ciudad el impacto va a ser negativo, el área de ampliación ya fue expropiado posesionado por el Estado MTC ha generado una nueva configuración urbana en esa zona incluyendo la ocupación del trazo de la avenida Néstor Gambeta que tuvo que resolverse con la creación de un túnel donde se ha construido un túnel donde el nivel de agua es muy alto, al ras del suelo , la capa friática , se ha tenido que bombear el agua de la capa ha impactado sobre toda la zona deprecio el nivel de agua subterránea secando las sequias antiguas , quedaron unos rastros de sequias y se iba al mar ha subido, secando las unos cuantos rastro de seguías y se iba al mar ,a eso se le llamo drenes pero en realidad eran sequias de regadío, secando las zonas de cultivo y cuando se dejó de sembrar el agua seguía aflorando ahí ya funciona como un dren sobre las pistas, veredas casa, sobre los espacios abierto sin embargo al hacer el túnel estos secaron y fueron ocupado por los pobladores de los AAHH y cuando funcionaba el túnel

simplemente el agua nuevamente salió y retomo sus niveles normales y el agua comenzó a salir nuevamente, básicamente el túnel es un volumen de aire busca salir por todas partes, ese efecto se va a dar en mayor dimensión cuando comiencen los trabajos de ampliación , ahí está la suerte de humedales, incluso el sistema el estudio de impacto ambiental de flora y fauna , va impacta negativamente al callao , va a beneficia al comercio portuario y va a complicar el aeropuerto tendrá esa área como almacenaje y alterar el orden de la zonificación de todo el lugar , si comenzara a ser utilizado prácticamente los AAHH del ex Fundo San Agustín quedarían envueltos en una dinámica que no es residencial , en estos momentos están atrapados por y rodeados por el aeropuerto, tanto al norte como al este, al sur está la base naval es una extensión de más de un kilómetro hacia la playa de frente cerrado y hacia el oeste el mar, está encerrado y surgen complicaciones con las seguridad de los pobladores y los limita en sus movimientos.

6- Piensa que el lugar de estudio Asentamientos humanos Ex Fundo San Agustín cuentan con el espacio público adecuado, para vías y recreación pública, con la existencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Bueno los AAH H son invasiones ocupaciones informales, no hubo un trazado las calles son estrechas los lotes eran pequeños y con el tiempo han incrementado su intensidad donde habían casitas hay casas multifamiliares y no se consideró área para espacio público y no se destinó para vías y áreas de recreación públicas, no las tiene solo hay un parque en Sarita, Tiwinza y hacia otros lugares , hay 2 o 3 parques , con respecto a la cantidad de m<sup>2</sup> es muy poco los destinado para espacios públicos los pobladores contaban con el Ex Fundo San Agustín que eran las áreas de desahogo y evacuación lo veían coma espacios públicos ,esa idea fue refrendada cuando se le asigno como zona de refugio los campos de cultivo , ellos ahora reclaman esas zonas de refugio que son espacios públicos y el proyecto a dimensionado esa falta de espacios public adecuados y el proyecto hace que se agrave más todavía.





RESOLUCIÓN JEFATURAL N° 0724-2020-UCV-L-EPG

Los Olivos, 23 de enero de 2020

**VISTO:**

El expediente presentado por **VÁSQUEZ COLINA, JOSÉ EMILIO** solicitando autorización para sustentar su Tesis titulada: **LA MOVILIDAD URBANA EN EL CALLAO. CASO: ASENTAMIENTOS HUMANOS DEL EX FUNDO SAN AGUNTÍN**; y

**CONSIDERANDO:**

Que el(los) bachiller(es) **VÁSQUEZ COLINA, JOSÉ EMILIO**, ha(n) cumplido con todos los requisitos académicos y administrativos necesarios para sustentar su Tesis y poder optar el Grado de **Maestro en Gestión Pública**;

Que, el proceso para optar el Grado de Maestro está normado en los artículos del 22° al 32° del Reglamento para la Elaboración y Sustentación de Tesis de la Escuela de Posgrado;

Que, en su artículo 30° del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo que a la letra dice: *"Para efectos de la sustentación de Tesis para Grado de Maestro o Doctor se designará un jurado de tres miembros, nombrados por la Escuela de Posgrado o el Director Académico de la Filial en coordinación con el Jefe de la Unidad de Posgrado; uno de los miembros del jurado necesariamente deberá pertenecer al área relacionada con el tema de la Tesis"*;

Que, estando a lo expuesto y de conformidad con las normas y reglamentos vigentes;

**SE RESUELVE:**

**Art. 1°.-** AUTORIZAR, la sustentación de la Tesis titulada: **LA MOVILIDAD URBANA EN EL CALLAO. CASO: ASENTAMIENTOS HUMANOS DEL EX FUNDO SAN AGUNTÍN** presentado por **VÁSQUEZ COLINA, JOSÉ EMILIO**.

**Art. 2°.-** DESIGNAR, como miembros jurados para la sustentación de la Tesis a los docentes:  
Presidente : Dr. José Mercedes Valqui Oxolon  
Secretario : Dr. Arturo Melgar Begazo  
Vocal (Asesor de la Tesis) : Dr. Felipe Guizado Oscco

**Art. 3°.-** SEÑALAR, como lugar, día y hora de sustentación, los siguientes:  
Lugar : Aula 206  
Día : 25 de enero de 2020  
Hora : 11:00 a.m.

Regístrese, comuníquese y archívese.

  
Dr. Carlos Venturo Orbegoso  
Jefe  
Escuela de Posgrado – Campus Lima Norte

Cc. Jurados, interesado, Archivo.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**MAESTRIA EN GESTION PUBLICA**

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, GUIZADO OSCCO FELIPE, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRIA EN GESTION PUBLICA de la UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La movilidad urbana en el Callao. Caso: Asentamientos Humanos del Ex Fundo San Agustín", cuyo autor es JOSÉ EMILIO VÁSQUEZ COLINA, constato que la investigación cumple con el índice de similitud de 12% establecido, y verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 10 de marzo del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
GUIZADO OSCCO FELIPE DNI: 31169557 ORCID 0000-0003-3765-7391	