



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**Comportamiento Social y su Influencia en la Movilidad Urbana del  
Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores, Lima-Perú  
2011-2021**

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

Arquitecta

**AUTORAS:**

Camara Minaya, Dellanyra ([orcid.org/0000-0002-9070-2676](https://orcid.org/0000-0002-9070-2676))

Gallardo Ramos, Andrea Rosa ([orcid.org/0000-0003-2829-6205](https://orcid.org/0000-0003-2829-6205))

**ASESOR:**

Arq. Mag. Espinola Vidal, Juan José ([orcid.org/0000-0001-7733-7558](https://orcid.org/0000-0001-7733-7558))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo Sostenible y Adaptación del Cambio Climático

LIMA – PERÚ

2022

## **DEDICATORIA**

*A nuestros padres. Por formar parte de todo el proceso y su gran apoyo incondicional día a día a lo largo de todo nuestro proceso universitario.*

*A nuestros hermanos y familiares. Por sus consejos y enseñanzas que fueron vitales en nuestro proceso de formación.*

*Al Arquitecto Brian Castillo, por la orientación y apoyo brindado en toda nuestra investigación.*

*Y a nosotras mismas, por no rendirnos y esforzarnos día a día para seguir avanzando y poder culminar nuestra carrera como Arquitectas.*

## **AGRADECIMIENTO**

*Agradecer en primer lugar a Dios, por permitirnos llegar hasta aquí y seguir cumpliendo nuestras metas.*

*A nuestra familia, quienes nos brindaron su apoyo completo, por sus valiosas sugerencias y críticas constructivas.*

*A la Universidad César Vallejo y a nuestro asesor de tesis Arq. Juan José Espinola Vidal, por la orientación brindada y encaminarnos correctamente como profesionales.*

*A todos ellos, nuestras sinceras e infinitas GRACIAS.*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>DEDICATORIA</b>	ii
<b>AGRADECIMIENTO</b>	iii
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	v
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS</b>	vi
<b>RESUMEN</b>	vii
<b>ABSTRACT</b>	viii
<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>II. MARCO TEÓRICO</b>	4
<b>III. METODOLOGÍA</b>	12
<b>3.1. Tipo y diseño de Investigación</b>	12
<b>3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de Categorización</b>	13
<b>3.3. Escenario de Estudio</b>	16
<b>3.4. Participantes</b>	19
<b>3.5. Técnicas o instrumentos de recolección de datos</b>	21
<b>3.6. Procedimiento</b>	23
<b>3.7. Rigor Científico</b>	24
<b>3.8. Método de Análisis de Datos</b>	24
<b>3.9. Aspectos Éticos</b>	25
<b>IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b>	25
<b>IV.1. Problema General</b>	25
<b>IV.2. Problemas específicos</b>	31
<b>V. CONCLUSIONES</b>	43
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	47
<b>REFERENCIAS</b>	49
<b>ANEXOS</b>	1

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variable “comportamiento social”, categorías y subcategorías	14
Tabla 2. Variable “movilidad urbana”, categorías y subcategorías	15
Tabla 3. Participantes.	20
Tabla 4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	22

## ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1. Demanda - Proyección de población 2007 - 2020	5
Figura 2. Modelo Problemático	16
Figura 3. Zona de estudio	18
Figura 4. Vista 1 desde la Vía Expresa	18
Figura 5. Vista 2 desde la Vía Expresa	19
Figura 6. Evolución de movilidad urbana	27
Figura 7. Congestión vehicular en los alrededores	29
Figura 8. Apropiación de carriles para estacionamientos	30
Figura 9. Intimidación de desconocidos motorizados	33
Figura 10. Evidencia de carencia de planificación urbana	36
Figura 11. Evidencia de carencia de planificación urbana	36
Figura 12. Evidencia de carencia de planificación urbana	37
Figura 13. Presencia inoperante de autoridades policiales	41

## RESUMEN

En los últimos años el Centro comercial polvos azules ha crecido de manera desmesurada, lo cual ha originado una serie de conflictos de Movilidad Urbana debido a la falta de planificación y criterio respecto al impacto que produce un centro comercial de tal magnitud, en consecuencia a todo ello se altera la accesibilidad, que sumado a la conducta social, producen un conflicto urbano, es por ello que el objetivo de esta investigación es determinar la influencia de los distintos conflictos generados en el desplazamiento de los usuarios, analizar dicho fenómeno ocurrido desde la perspectiva social, con respecto a ello, se plantea la presente investigación bajo el enfoque cualitativo, de corte longitudinal, dado que se necesita que los datos que expliquen las conductas y experiencias de los peatones, nos permitan determinar la manera de cómo se conflictúa la movilidad urbana; por último se concluye que se tiene en cuenta debido que este sector ha crecido de manera improvisada, se entiende la importancia de mejorar el planeamiento urbano desde una perspectiva social priorizando al peatón, la cual carece de paraderos de transporte público lo cual dificulta la movilidad de los miles de visitantes que concurren a diario por esta zona.

**Palabras claves:** Movilidad urbana, comportamiento social, perspectiva social.

## **ABSTRACT**

In recent years, the Polvos Azules Shopping Center has grown disproportionately, which has caused a series of Urban Mobility conflicts due to the lack of planning and criteria regarding the impact produced by a shopping center of such magnitude, as a result of all this alters accessibility, which added to social behavior, produce an urban conflict, which is why the objective of this research is to determine the influence of the different conflicts generated in the displacement of users, analyze this phenomenon that occurred from the perspective social, with respect to this, the present investigation is proposed under the qualitative approach, of longitudinal cut, since it is necessary that the data that explain the behaviors and experiences of pedestrians, allow us to determine the way in which urban mobility conflicts ; Finally, it is concluded that it is taken into account due to the fact that this sector has grown in an improvised way, the importance of improving urban planning from a social perspective is understood, prioritizing the pedestrian, which lacks public transport stops, which hinders the mobility of the thousands of visitors who come daily to this area.

**Keywords:** Urban mobility, social behavior, social perspective.



## I. INTRODUCCIÓN

El Centro Comercial Polvos Azules es considerado uno de los emporios comerciales más importantes de Lima Metropolitana, debido al tipo de servicios que ofrecen, y las actividades económicas que han ido surgiendo en su entorno, la cual ha crecido en los últimos años de manera desordenada e improvisada, lo cual ha originado una serie de conflictos de Movilidad Urbana debido a la falta de planificación y criterio respecto al impacto que produce un mercado de tal magnitud, el Doctor en Antropología Social, Francisco Adolfo García Jerez (2016), especialista en el estudio de la estructura social y de las diversas sociedades humanas, autor de dos importantes artículos sobre la Movilidad cotidiana y el Comportamiento humano, con respecto a este tema nos explica que, La movilidad urbana diaria es constitutiva de un campo propio, la cual no se convierte en un obstáculo para que aparezcan divisiones y relaciones en otros campos. Sin embargo, la movilidad urbana, los desplazamientos diarios, y todo lo relacionado con la movilidad pueden entenderse como elementos religiosos, culturales o elementos y su inclusión en las relaciones espaciales y el conflicto, el campo de la movilidad urbana es un sistema basado en relaciones sociales en orden jerárquico y de dominio posicional, de tal modo que emergieron una serie de factores con posiciones bien definidas, que estarían divididos en clases las cuales tienen accesibilidad móvil ocasional y están definidas por diferentes gustos y modos de diferenciación dependiendo de su movilidad.

En definitiva, este lugar a lo largo de los años se ha convertido en un hito, no solo para el distrito de la Victoria sino también para Lima y el Perú, debido a que ha recibido muchos turistas, los cuales buscan precios bajos, buena calidad y una variedad inimaginable de productos, ya que en algunos Países europeos se carece de centros comerciales que presenten variedad de artículos, además de lo expuesto anteriormente, está el hecho de que a lo largo de la zona se hallan equipamientos trascendentales, como son:

El Circuito Mágico del Agua, El Estadio Nacional, El Parque de la Exposición, El Museo de Arte de Lima - MALI, además de la presencia de estaciones importantes del Metropolitano como: Estación Central, Estación Estadio Nacional, Estación México, Estación Canadá. Los cuales son tomados como Hitos o puntos de encuentro para peatones y conductores, provocando un conflicto de hacinamiento en esta importante avenida.

Según la Municipalidad Metropolitana de Lima (2007), la Ordenanza N° 1136 MML - Ordenanza que modifica el Plano de Zonificación correspondiente al distrito de La Victoria, clasifica al CC. Polvos Azules y todos los equipamientos que se encuentran a lo largo de la Av. Paseo de la República bajo el rango de CZ - Comercio Zonal, por lo que se determina una zona con una importante concurrencia, y altos índices de aglomeración.

Con lo mencionado anteriormente se podrán evidenciar los problemas que radica en la falta de criterio al momento de estudiar la necesidad de movilidad y los conflictos urbanos existentes en el entorno la cual se ha ido complicando con el transcurso del tiempo, entendiéndolo, los factores que complican la circulación y accesibilidad a las avenidas afluentes en el centro comercial, se denotan influenciados por la conducta social de los transeúntes, comerciantes, visitantes entre otros usuarios que acuden a realizar sus compras, la falta de valores y la carencia de obediencia a las autoridades, afecta significativamente no solo la zona de estudios, sino también a los residentes del lugar, los cuales se encuentran consternados por la situación vivida durante toda una década, por consiguiente otro problema causado con respecto al comportamiento, es la incompetencia de las autoridades, los cuales no realizaron una correcta señalización, a causa de eso, surge el desorden, por lo mismo que al no presenciar un adecuado planteamiento, los usuarios no acuden de manera diaria a este establecimiento y deciden retirarse a otros centros comerciales.

En ese aspecto se permiten el analizar cómo se influencia la sociedad con respecto la movilidad urbana cotidiana en el centro comercial, con respecto realizar una evaluación de los distintos conflictos que se generan en la movilidad de los usuarios que interactúan con el sector de manera cotidiana, por ende se escoge la zona de estudio ya que se requiere medir dicho fenómeno ocurrido a partir de la vía expresa, hasta los alrededores, se transmite la falta de valores culturales entre todos los usuarios que de manera obligatoria, desde la perspectiva del comportamiento social, tanto de peatones como conductores de la zona y cómo se relaciona su interacción con los demás problemas presentados diariamente.

Por ello, se plantea la siguiente pregunta, es el problema General: **¿De qué manera el comportamiento social influye en la movilidad urbana del Centro Comercial Polvos Azules y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?**

Como problemas específicos: **¿De qué manera las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector han influenciado en el sistema de transporte del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?, ¿Cómo se relaciona la presencia de equipamiento urbano relevante en la zona con el crecimiento económico en el Centro Comercial Polvos Azules y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?, ¿De qué manera los valores sociales presentes en la población influyen en los conflictos del sistema de transporte presentes en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules, Lima, Perú, 2011 - 2021?**

Asimismo, se encuentra relevante el hecho de que la mayoría de investigaciones relacionadas con la movilidad urbana sean netamente técnicas, por lo que dan prioridad al funcionamiento de las vías y su planificación. Sin embargo, se cree que antes de planificar o modificar la estructura vial y movilidad urbana es sumamente importante entender el comportamiento de los usuarios, sean estos peatones o conductores, ya que, de acuerdo a ellos, es que funciona una ciudad de manera activa.

La justificación es a nivel práctico, ya que esta investigación busca conocer más la influencia relevante que ocurre en el contexto general, partiendo desde el criterio de acondicionamiento del centro comercial, hacia la complementación con la conducta social localizada, en donde el propósito de la investigación es extender la influencia del comportamiento social hacia la movilidad urbana a través de los años, con el fin de facilitar el desarrollo de futuras investigaciones que evalúen desde el punto de vista social del tema tratado.

## **II. MARCO TEÓRICO**

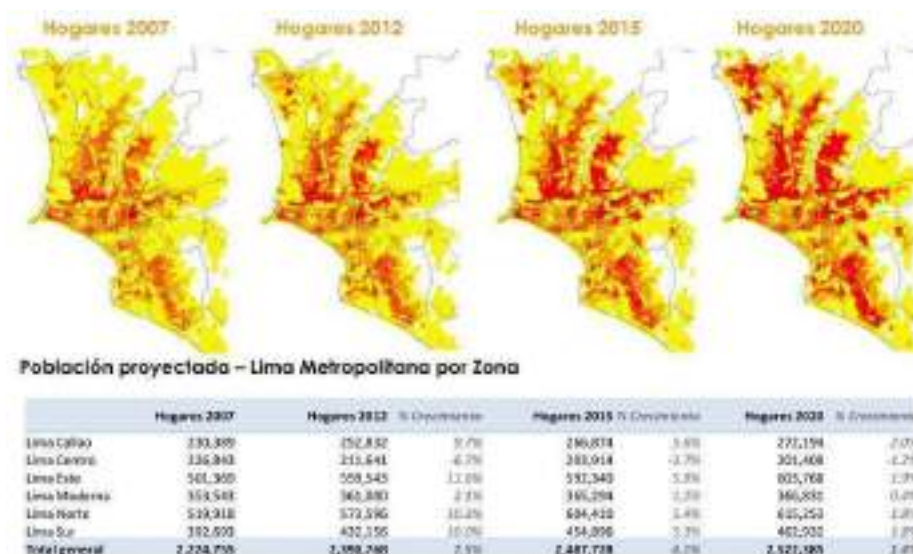
Con respecto a los antecedentes, se tiene en cuenta antecedentes nacionales e internacionales, con el objetivo de esclarecer y explicar la influencia del comportamiento social en la movilidad urbana del Centro comercial polvos azules y alrededores, por ello se entiende por movilidad urbana al conjunto de desplazamientos que realizan tanto personas como bienes a través de las ciudades. Según Cabrera (2019) manifiesta que, el desarrollo conceptual de la movilidad ha establecido que esta sea considerada un derecho de todos los ciudadanos ya que las nuevas políticas territoriales integran la unión y la multicentricidad en su contexto estratégico. Sin embargo, a pesar de estas buenas intenciones, todavía existen grupos sociales que encuentran diversas dificultades para movilizarse por la ciudad. Y en los casos más graves, se ven obligados a esconderse en casa o mudarse, impidiendo ejercer sus derechos básicos. Para todas las ciudades, superar los problemas es un gran reto. Sin embargo, el desafío es aún mayor para aquellos que se encuentran en países en desarrollo, donde coexisten diferencias discriminatorias, sociales, económicas y culturales.

Por consiguiente, se asegura que las áreas residenciales que se encuentran adecuadamente abastecidas con equipamientos recreativos, espacios públicos óptimos y servicios básicos, pueden repercutir de manera positiva en las conductas sociales y hábitos cotidianos favorables para la salud tanto física como mental de sus habitantes, del mismo modo, impactan en distintos aspectos simbólicos como lo son la cohesión social o percepción de seguridad, creando un mecanismo de movilidad sostenible para las ciudades, así lo esclarecieron, (Dovey y Pafka, 2020).

Cabe recalcar que Castro y Suarez (2017) mencionan que una de las razones principales por las que la movilidad urbana en un sector se ve afectada en gran magnitud es porque la ciudad, su infraestructura y actividades económicas han crecido de manera acelerada; siendo la confluencia de varios agentes los que establecen el aumento o disminución de ello, se presencian dos componentes importantes en el uso del transporte motorizado, privado y de uso público, de acuerdo a ellos se rescatan lo de mayor permanencia en el transporte vial, por tanto, la trascendencia de los que conducen este tipo de vehículos de toda la ciudad. Además de ello, por lo general el transporte público es el que afecta en mayor proporción el comportamiento social de la población.

**Figura 1.**

*Demanda – Proyección de población 2007 - 2020*



Fuente: Población: INEI Censo 2007 y Proyección de Población del INEI al 2050

Respecto a ello, es de suma relevancia resaltar que El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), indicó que en el periodo de mayo - julio (2021), la población que ocupa Lima Metropolitana se aproxima a los 4 millones 666 mil personas, la cual a aumentado en el 0.59%, a comparación del año 2020, en la cual se registró una disminución de la población ocupada, como consecuencia, surgió la inmovilización de las actividades económicas en mayoría, producto del COVID-19, de acuerdo al informe técnico situación del mercado laboral en Lima, realizado con los resultados de la EPE, se precisa que la población ocupada se ha

incrementado, pero aún así, no recupera el nivel registrado en el periodo mayo – junio del año 2019, siendo menos en un 4.9%, en comparación a dicho periodo.

Además, se encontraron investigaciones en las cuales profundizan más en las emociones negativas que son consecuencia de manejar o viajar en automóvil en un determinado sector urbano. Stradling (2016), reconoce y cuantifica distintos comportamientos en las personas que utilizan un determinado medio de transporte. Como por ejemplo el estrés: ocasionado cuando nos encontramos con el tráfico estando apurados por llegar a nuestro centro de labores, la ira: cuando el semáforo se encuentra en verde y el coche delante no se mueve, o cuando conductores novatos a nuestro alrededor demuestran lentitud y torpeza sobre la marcha. Así mismo se encuentra la frustración de los peatones y ciclistas que se topan con una realidad en donde lamentablemente los vehículos motorizados tienen prioridad sobre ellos en la ciudad.

Por otro lado se discute, en el ámbito específico del comportamiento social y la movilidad urbana, Gardner y Abraham (2016) se cuestionan por el rol que puede tener la identidad social y los valores culturales en el comportamiento de las personas involucradas. Poniendo como claro ejemplo las políticas de reducción del uso del automóvil en las ciudades tiene un impacto más positivo casi de manera inmediata para los conductores que son considerados residentes del sector, ya que la peatonalización de una avenida permite reducir la congestión vehicular, mejorando por consiguiente la calidad de vida de los residentes, sin embargo esto no funciona para las personas que únicamente se desplazan por el lugar de forma fugaz para realizar compras en específico o dirigirse a su centro de labores.

Asimismo, Jiménez (2021), manifiesta cómo aproximarse a determinadas particularidades para estudiar los impactos sociales de la creación de infraestructura en la movilidad urbana. Depende de ello el mostrar algunas de las características para las que están diseñadas las ciudades occidentales en los tiempos modernos y cómo esta lógica ha alimentado las formas exitosas de transporte público del automóvil. Además, también se discute el impacto de este plan en la movilidad no motorizada, así como los problemas y oportunidades que surgen cuando la infraestructura de movilidad falla o se abandona.

Es por ello que, el exponer y explicar los efectos indeseables sobre la sociedad y el medio ambiente, no solo se debe a los sistemas de movilidad y transporte de las principales metrópolis latinoamericanas, sino también el impacto inesperado que genera el autobús siendo aquello uno de los principales medios de transporte, así pues otro tipo de desplazamiento cotidiano son los traslados por transporte público, deplorablemente siendo aquel medio el que causa mucho más consumo energético, generando así altas tasas de mortalidad como lo comentaron (Soto y Gómez, 2020).

Por consiguiente, Pérez y Osal (2019), explican sobre datos importantes sobre los sistemas de transportes y flujos generalmente de América Latina, en términos de infraestructura y clase de transporte colectivo, a efectos de ver el número de carreteras existentes por tipo y clase de tráfico, para aprender su distribución en localidades y efectos del transporte público, sobre la movilidad urbana nos dice que el número de muertes en carreteras por tipo de tráfico y estado de movilidad se compilan para describir qué usuarios se ven más afectados por estas condiciones y sus respectivas tasas por ciudad, así como también la recolección de datos de consumo de energía y combustible de los viajes por tipo de tráfico y consumo, durante los últimos tiempos, el urbanismo se observó transformado por altas tasas de urbanización, que se han desarrollado una alta tasa de movilidad y transporte, en cambio Chique, Chique y Cabrera (2020), nos dicen que al examinar el sistema de transporte urbano e interurbano de la urbe, la infraestructura vial urbana muestra a tener una capacidad en funcionalidad del tipo de vía y de esta forma poder agilizar la era de viaje de los pasajeros activos en funcionalidad de la tendencia de movilidad, entonces conforme con el estudio del sistema de transporte urbano se sugiere una infraestructura y flujo vial urbano óptimo, para de esta forma ordenar la época de forma consecuente de los pasaje de la ciudad, se examina la tendencia de la movilidad según el destino de procedencia, urbano movilidad del transporte, rutas de transporte público urbano e infraestructuras viarias urbanas.

De tal modo, Regalado (2019). explica que el capital cinético es una condición externa del usuario y depende del grado de formación del medio urbano en el que vive o trabaja, así como de la accesibilidad a la red de movilidad urbana,

se considera su condición intrínseca, ya que está ligado a la habilidad o habilidad que posee el usuario; Esto significa, por ejemplo, la condición física y de salud, el uso de aplicaciones móviles, el conocimiento de tu barrio, la capacidad de socializar, todas estas condiciones y posibilidades te dan un gran impulso, significa la capacidad real o potencial. para moverte en el tiempo y el espacio, en un dominio particular. En este caso, el territorio se encuentra social y espacialmente dividido por una planificación urbana fragmentada, escenario observado por las ciudades latinoamericanas, que se pierde si un individuo tiene problemas para acceder a la estructura urbana y red de movilidad urbana en la que vive todos los días, si no tiene la destreza o habilidad adecuada para tratar con un territorio socialmente dividido y no tiene tiempo, por lo tanto, estas condiciones no le permiten actuar en dicho entorno, y por lo tanto no le permiten cambiar las condiciones para realizar los movimientos.

Por lo cual a superar el paradigma racional clásico predominante en distintas escuelas de organización y movilidad urbana que han empleado el término clásico de racionalidad instrumental para sustentar su objetivo de detectar y maximizar un interés unitario y a la vez llevar a cabo fines eficientemente, se consideraría cómo dichos anhelos están afectando la manera en que el individuo transforma los bienes y servicios que desea materializar en operaciones o servicios. Esto lleva a la importancia de componentes individuales de capacidades o discapacidades que hacen que la entrada al bien-servicio sea más simple o más complejo. Las percepciones sociales respecto a tácticas de preservación del espacio y prácticas discriminatorias en los espacios públicos que favorezcan la función de los individuos para usar el espacio público como gozar del paisaje, llevar al perro, pasear o cruzar la calle. Al final, un tercer aspecto es la transformación ambiental respecto a usos específicos, que explica la predominancia del ámbito físico en el funcionamiento personal, ejemplificando existente un carril bici en la calle, que hay rampas en las aceras para usuarios de silla de ruedas o zonas. de patios de recreo en parques. (Ramiro, 2021).

Como tal, el punto anterior demuestra la importancia de la replicabilidad de este enfoque interdisciplinario. A pesar de la creciente preocupación por el envejecimiento de la población y su tamaño territorial en el contexto



latinoamericano, aún no se han desarrollado programas multidimensionales para satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad de las personas que envejecen o para que las ciudades se adapten a una población creciente en el futuro. A medida que la investigación y la práctica profesional muestran una atención creciente a los impactos sociales de la movilidad y su consideración en la planificación del transporte, existe la necesidad de que las agencias responsables de la gestión de las ciudades públicas reconozcan explícitamente que el diseño de los espacios públicos y los sistemas de movilidad es esencial para el bienestar de la población adulta mayor. De tal modo, la información recolectada con el enfoque interdisciplinario propuesto debe ser el primer paso para definir acciones que puedan asegurar la movilidad y por ende el bienestar de las personas mayores. (Vecchio, Castillo y Steiniger, 2020).

Asimismo, se necesita explicar la teoría sobre la movilidad urbana por las cuales fue una parte importante de la Sociología Urbana y de la Geografía Crítica de años antiguos, ambas con un pensamiento enfocado en la desigualdad socio territorial del transporte, como nos menciona Gutiérrez (2012, pg.53), Durante la década de 1990, con la atención centrada en los aspectos económicos de la reforma del Estado neoliberal, el término movilidad rara vez apareció en los sectores urbano y de transporte. Con el surgimiento de las preocupaciones sociales a principios de la década de 2000, la movilidad se consolidó gradualmente como un patrón asociado al surgimiento de nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial, asociado a cambios en la morfología y estructura urbana. Para el futuro, este modelo fue creado en conjunto con el Modelo de Desarrollo Urbano, modelo que integra metas de eficiencia económica, justicia social y sustentabilidad ambiental. En general, la literatura muestra un cambio hacia un enfoque más amplio centrado en las personas en lugar del transporte, o incluso un cambio de paradigma en el pensamiento de transporte a transporte.

El sustento teórico que da soporte a la presente investigación, referente al planteamiento de la ciudad con visión hacia la movilidad urbana, así como nos explica Lovelock (2000), La creación de una ciudad moderna compacta solicita el ir más allá de la función urbana única y el dominio del automóvil, la pregunta es cómo diseñar ciudades con comunidades en crecimiento y facilitar la movilidad, como

satisfacer la necesidad de movilidad personal sin que los automóviles se apoderen de nuestra vida social, una pequeña ciudad que tiene en cuenta todas las condiciones; se desarrolla alrededor de centros de actividad social y comercial conectados por transporte público; se convierte en el centro alrededor del cual surgen urbanizaciones, creando una red de urbanizaciones con sus propios parques y espacios públicos en los que se integran diversas actividades públicas y privadas, este tipo de ciudad compacta sostenible es resiliente, en la ciudad como un entorno de vida ideal para una sociedad basada en la comunidad, también un tipo de estructura urbana que pueda responder fácilmente a la diversidad cultural, debe ante todo adaptarse a las población que vive en ella, comunicar y fomentar la actividad humana, y crear la expresión de su propia cultura.

Por otra parte, se explica una teoría sobre La movilidad social y la visión que aquí se propone descansan sobre tres pilares, objeto, sujeto y dominio. El primero es el poder social, y el segundo es el que ejerce el poder social, es decir, el actor social, que es capaz de utilizar la fuerza para moverse por la estructura social; El tercero es el espacio en el que se reproduce el objeto, el espacio estrictamente social donde se plantean claramente las controversias sobre el acceso a los recursos. Gracias a estos tres pilares, la movilidad de los individuos se configura en función de sus interacciones dentro y entre los grupos a los que pertenecen, en términos de factores, poder social y potencial de conflicto. Estos pilares, correspondientes a elementos conceptuales, se expresan a nivel práctico o empírico en la trayectoria, estilo de vida y proyectos de vida de las personas. (Brand, Duque y Guerra, 2021, pg.162).

Es por ello que es importante mencionar la teoría del estructuralismo constructivista de Bourdieu (2013, pg.18), el cual se centra en la perspectiva constructivista porque propone un marco teórico para ayudar al objetivo a evaluar el grado de necesidad de movimiento o, más precisamente, el motivo subyacente, la justificación o el razonamiento de los desplazamientos de los agentes en la movilidad urbana cotidiana. No es una cuestión de selección racional o caracterización psicológica, sino de las estructuras externas que facilitan estas actividades socioculturales, así como la estructura interna de cada factor o categoría dentro, formular sus propias estrategias de despliegue de tráfico. Esto

significa, como se analizará más adelante, que esta perspectiva requiere que entendamos el grado de accesibilidad como un aspecto coordinado externamente de las prácticas sociales, así como las “competencias” y la “apropiación” como guías de esas mismas prácticas, pero con un componente social.

Por lo que cabe mencionar, existen 2 teorías, las cuales nos explican cómo funciona la interacción de la sociedad con respecto al desenvolvimiento de los individuos, a partir de esas ideas se puede precisar una definición de lo que llega a ser el comportamiento social, el cual engloba al conjunto de decisión conductual en donde se presenta una gran influencia de las interrelaciones sociales, como se conoce, se trata de un tema complejo, por ende se necesita conocer las teorías relevantes sobre el comportamiento ,y así poder conocer la conducta de las personas en su contexto habitual.

Es por ello, que es importante precisar la primera teoría la cual se centra en el conocimiento de la identidad social, ha tenido mucha relevancia por ende ha influido en la psicología social contemporánea y ha contribuido significativamente a comprender la dimensión social del comportamiento. Se recopilan las bases de estas teorías y se revisan minuciosamente los elementos más controvertidos de la informática, considerando sus limitaciones y potencialidades. Resulta que la literatura presenta una imagen heterogénea y agregada, con grandes esfuerzos de síntesis e integración, y muchas obras inconexas e interpretaciones no textuales que han creado visiones distorsionadas del comportamiento grupal. Dada la naturaleza multidimensional, dinámica y funcional de los procesos de reconocimiento, que fue evidente en los trabajos más calificados, es necesario reconsiderar las herramientas cognitivas y metodológicas al uso dentro del área y evolucionar hacia prácticas que permitan estudiar los fenómenos grupales en modo más acorde a su complejidad. (Scandroglio, López y Sebastián, 2008, pg.2).

Seguidamente es preciso comentar la segunda teoría, la cual sustenta que las personas comparten comportamientos y conductas, que se presentan en distintas posiciones específicas de ciertos usuarios, a partir de ello observamos a otras personas, sus experiencias y costumbres, y en efecto se aprende de esos comportamientos, las cuales serán imitados mientras ocasionen efectos positivos y satisfagan las necesidades de aquellas personas, en consecuencia a ello se

identifica pasos esenciales en el aprendizaje social, entre ellas tenemos el imitar el comportamiento de un modelo en una postura específica, la motivación del actuar al recuerdo y en transformar en acción aquel recuerdo.

En conclusión, el análisis de estas teorías resultaron un número infinito de actitudes y comportamientos, que apoyan la individualidad de la conducta de las personas, a pesar de ello, se ha detectado que desarrollamos patrones de comportamiento similares cuando enfrentamos distintas situaciones sociales, esto a consecuencia del transcurso de la culturización universal de la sociedad padece debido a la popularidad de los medios de comunicación, las cuales introducen modos de comportamiento, cuando se toca separar un tipo de rol, ya sea con los familiares, o en grupo de amigos o dentro de alguna organización. (Cobo, 2011, pg.128).

### **III. METODOLOGÍA**

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

Esta investigación es de tipo básica, como lo indica Gabriel J. (2017) "la investigación básica se representa porque se origina del marco teórico, y su finalidad se basa en expresar nuevas bases teóricas, o modificar lo ya existente, en aumentar los conocimientos, sin compararlos con ningún aspecto práctico". Por lo general, la finalidad de la investigación del tipo básica nos encaminó a comprender el origen del fenómeno causado en el Centro comercial polvos azules y alrededores para detectar la causa de la problemática presentada y así proporcionar aportes que enriquezcan al sector preestablecido.

De acuerdo a lo estipulado, esta investigación se realizó bajo el enfoque cualitativo, según señala Cadena P., Aguilar J., Sangerman D., Rendón R., Salinas E., De la Cruz F. (2017) "La investigación cualitativa es inductiva y sigue un diseño de investigación flexible ya que el investigador ve la perspectiva holística y los escenarios presentados no son reducidos a variables, sino visto como un todo". Debido a ello, los datos obtenidos están enfocados a un aspecto más comunicativo y social, ya que a través de ello se pudo recolectar las experiencias, conductas,

predisposiciones que las personas expresaron al relacionarse en el Centro comerciales polvos azules y alrededores. Por esta razón la opinión de la sociedad fue importante en la resolución de dudas, y así se dio énfasis a la validez de nuestra investigación.

Por esta razón el diseño de investigación es fenomenológico, según lo indica Fuster D. (2019) “La fenomenología se origina como un análisis de los fenómenos que se le muestra a la conciencia. No se centra en el conocimiento del objeto en sí mismo desprendido de una experiencia. Para este enfoque, lo esencial es entender que el fenómeno es parte de un todo y no hay posibilidad de analizarlo sin el abordaje holístico en relación con la experiencia de la que forma parte”.

Para finalizar, nuestra investigación fue de corte longitudinal, por lo cual se requirió analizar las respuestas durante el periodo de evaluación. El seguimiento realizado de los últimos 11 años fue importante ya que nos permitió observar de manera detallada cómo es que el comportamiento social influye significativamente en la adaptación de la persona al espacio en el que se desenvuelve, y los cambios que se generan en su entorno.

### **3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de Categorización**

En relación a esta parte, Vives T. (2021), nos explica “Las categorías y subcategorías se crean antes de recopilar los datos, se dominan las categorías primarias y se derivan de marcos teóricos y conceptuales. Las nuevas categorías que aparecen durante la recopilación de datos se denominan contingentes”.

Por consiguiente, la presente investigación está conformada por 2 variables propuestas las cuales son “**comportamiento social**” y “**movilidad urbana**”, que por consiguiente se dividen en categorías y subcategorías.

Asimismo, tenemos la primera variable que es el “comportamiento social”, que de acuerdo a su definición conceptual: “Se define como el fenómeno que es objeto de conocimiento y la manera de saberlo, el comportamiento social humano, es el vínculo fundamental entre el hombre y la convivencia, y el desarrollo de una serie de hechos y ciencias, de la sociología”. Agulla C. (1996), con respecto a la primera categoría tenemos la **necesidad de movilidad**, el cual se reparte en tres

subcategorías, las cuales son, **esparcimiento, empleo y necesidades básicas**, por otra parte, tenemos como segunda categoría el **motivo de elección de sistema de transporte**, la cual de igual forma se divide en tres subcategorías, que son **ingresos per cápita, seguridad y rapidez**. Por último, tenemos la tercera categoría que son los **valores sociales**, y se dividen en tres subcategorías que son la **Desigualdad, Honestidad y Respeto**. (Ver Anexo 1)

**Tabla 1**

*Variable “comportamiento social”, categorías y subcategorías*

Variable	Definición Conceptual	Categorías	Subcategorías
<b>COMPORTAMIENTO SOCIAL</b>	“Se define como el fenómeno que es objeto de conocimiento y la manera de saberlo, el comportamiento social humano, es el vínculo fundamental entre el hombre y la convivencia, y el desarrollo de una serie de hechos y ciencias, de la sociología”. Agulla C. (1996)	Necesidad de movilidad	Esparcimiento
			Empleo
			Necesidades básicas
		Motivos de elección de sistema de transporte	Ingresos per cápita
			Seguridad
			Rapidez
		Valores Sociales	Desigualdad
			Honestidad
			Respeto

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la segunda variable “movilidad urbana”, que de acuerdo a su definición conceptual: “Cuando se refiere específicamente a "movilidad urbana", se está refiriendo a varios recorridos por la ciudad son creados por redes, requiere el uso máximo de tipos transporte público, no solo incluidos los autobuses públicos y los túneles del metro. sino también los autobuses públicos y privados, el metropolitano, entre otros, que son de vital importancia sobre la calidad de vida, la movilidad y el uso de los espacios públicos”. Jans B. (2009); con respecto a la primera categoría tenemos a los **Sistemas de transporte**, se divide en tres categorías que son, **Partición modal**, **Percepción de la Infraestructura de transporte** y **Conflictos del Sistema de transporte**. De acuerdo a la segunda categoría tenemos al **Equipamiento Urbano**, la cual se divide en tres subcategorías que son el **Equipamiento Social**, **Equipamiento Económico** y **Equipamiento Cultural**. Para finalizar tenemos la tercera categoría que son las **Actividades económicas**, la cual se divide en dos subcategorías que son el **Uso de suelos** y **Crecimiento Económico**. (Ver Anexo 1)

**Tabla 2**

*Variable “movilidad urbana”, categorías y subcategorías*

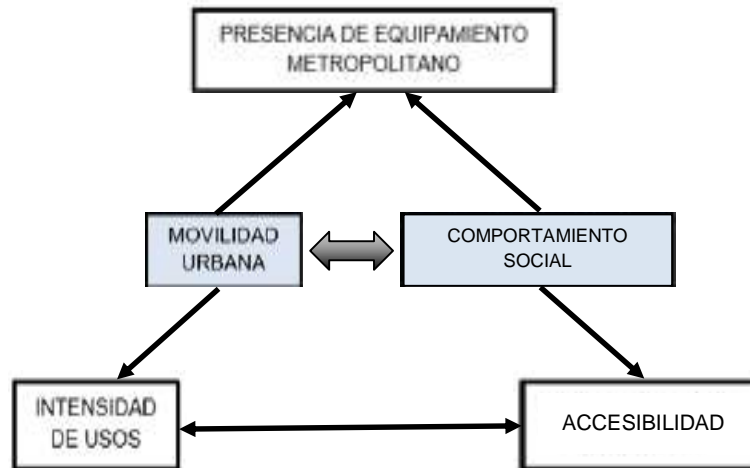
Variable	Definición Conceptual	Categorías	Subcategorías
<b>MOVILIDAD URBANA</b>	“Cuando se refiere específicamente a "movilidad urbana", se está refiriendo a varios recorridos por la ciudad creados por redes, requiere el uso máximo de tipos transporte público, no solo incluidos los autobuses públicos y los túneles del metro. sino también los	Sistema de transporte	Partición modal
			Percepción de la Infraestructura de Transporte
			Conflictos del Sistema de Transporte
		Equipamiento Urbano	Equipamiento Social

	autobuses públicos y privados, el metropolitano, entre otros, que son de vital importancia sobre la calidad de vida, la movilidad y el uso de los espacios públicos” Jans B. (2009)	Actividades económicas	Equipamiento Económico	
			Equipamiento Cultural	
				Uso de suelos
				Crecimiento económico

Fuente: Elaboración propia.

## Figura 2.

*Modelo Problemático*



Fuente: Elaboración Propia

### 3.3. Escenario de Estudio

La presente investigación tendrá como escenario principal el Centro Comercial Polvos Azules y su entorno inmediato el cual se encuentra ubicado en el límite del distrito de La Victoria, Lima, además se tomará en cuenta gran parte de la Av. Paseo de la República y como es que influye este gran emporio en la movilidad urbana de esta importante avenida y los equipamientos metropolitanos ubicados en la zona de estudio.

Este Centro Comercial tiene una extensión de 16 000 m<sup>2</sup>, cuenta con un sótano y dos pisos a los cuales se acceden mediante 7 puertas y 2 accesos. Entre las principales actividades que se desarrollan en Polvos Azules tenemos: ropa, calzado, artículos deportivos, tecnología, artesanía, bazar, artefactos, entre otros.



Debido a la variedad de productos que ofrece Polvos Azules desde el 2011 hasta la actualidad es considerado uno de los emporios más importantes del país, atrayendo a miles de turistas al año, siendo esto una de las principales causas de los conflictos de movilidad urbana en la zona de estudio.

De igual manera, se delimitó la zona de estudio de acuerdo, dado que existen diferentes tipos de equipamiento metropolitanos, comerciales y culturales de gran influencia, que causan conflicto entre la población del sector, por ende, se generan las problemáticas del lugar, entre ellas tenemos a la aglomeración, desorden urbano, poca accesibilidad y enfoque limitado de los equipamientos, con respecto a la aglomeración y la poca accesibilidad, se presenta al alrededor de la plaza Miguel Grau, continuando así, hasta el centro comercial, todo ello se genera, a la deficiente planificación vial y peatonal que se tiene, encontrando así, un difícil acceso a la equipamientos por que la vía metropolitana entre corta las vías secundarias adyacentes, y no se logra acceder, se genera un desorden urbano, al no realizar el control debido de las autoridades municipales del tráfico que ocasionan los distintos medios de transportes, se eligió este sector, por el análisis de la problemática ya mencionada al notar el impactó de manera negativa del centro comercial hacia sus visitantes.

Por último, al presentarse los distintos descuidos, los usuarios optan por no ingresar a estos lugares, ya que suele ser incómodo para las personas, el ruido, el desorden, la contaminación y la inseguridad que se presencia en cada nodo importante en el área de estudio. **(Ver Anexo 3)**



## Figura 5.

*Vista 2 desde la vía expresa.*



Fuente: Google Maps

### 3.4. Participantes

Debido a que el objetivo de la investigación es estudiar el comportamiento social y su influencia en la movilidad urbana, es relevante reconocer los distintos tipos de usuarios que se encuentran a diario en el Centro Comercial Polvos Azules y alrededores.

Por ello, se consideró la participación en primera instancia de un profesional arquitecto o especialista en Desarrollo Urbano, funcionario de la Municipalidad Metropolitana de Lima, o el distrito de la Victoria. Asimismo, se consideró dentro de la zona residencial de la zona de estudio la intervención de inquilinos y residentes, en vista de que la investigación inicia desde el año 2011, se requiere la opinión de usuarios que se encuentren de manera permanente en la zona.

Del mismo modo, en la zona comercial se ha tomado en cuenta a aquellas personas que se encuentran ubicadas en el interior del Centro comercial y venden de manera formal distintos productos (comerciante formal). También es necesario entender desde el punto de vista informal cómo funcionan las actividades comerciales en los alrededores del Centro Comercial (comerciante informal).

Una perspectiva importante para entender la movilidad urbana de la zona de estudio es la de los conductores, por ello creemos relevante su opinión tanto en el transporte público como en el privado.

Finalmente, se requiere también la cooperación de los clientes, dirigido a los usuarios que visitan la zona exclusivamente para obtener los distintos productos que ofrece este centro comercial. Si bien es cierto los usuarios del metropolitano no se encuentran vinculados necesariamente con el centro comercial, se desplazan a diario por su entorno inmediato y por lo tanto influyen de algún modo en la movilidad urbana del sector, por ello es importante conocer también su punto de vista.

**Tabla 3.**

*Participantes.*

Fuentes de Información	Perfil	Género
Propietarios de stands/Comerciantes formales (10 años de antigüedad)	Trabajador	Femenino
	Trabajador	Masculino
	Trabajador	Masculino
	Dueño	Masculino
	Dueño	Masculino
	Dueño	Femenino
	Dueño	Masculino
Comerciantes informales (6 años de antigüedad)	Comerciante/Trabajador	Femenino
	Comerciante/Trabajador	Femenino
Residente de la zona (12 años de antigüedad)	Comprador	Masculino
	Comprador	Femenino
Visitante/Cliente (1 año de antigüedad)	Comprador/Adulto mayor	Masculino
	Comprador/Joven	Masculino
	Comprador/Joven	Masculino
	Comprador/Joven	Femenino

Personal de seguridad (2 años de antigüedad)	Empleador del centro comercial	Masculino
--	--------------------------------	-----------

Fuente: Elaboración Propia

### 3.5. Técnicas o instrumentos de recolección de datos

Para fines de la presente investigación, la cual tiene un enfoque cualitativo, se estimó conveniente utilizar técnicas e instrumentos para así poder elaborar una recopilación de datos precisa, que nos permitirán identificar la naturaleza profunda de las distintas realidades del entorno inmediato a través de experiencias personales.

Entre las técnicas que se utilizaron tenemos las ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS, las cuales se realizaron con la herramienta, grabación de audio y encuestas en Google forms, que nos permitieron identificar la naturaleza profunda de las distintas realidades del entorno inmediato a través de experiencias personales, tal como nos comenta Martínez M., Varela M., Díaz L., Torruco U., (2013) “En la entrevista estructurada las preguntas están predeterminadas, en un orden específico y contienen un conjunto de categorías y opciones entre las que el sujeto puede elegir. Es estrictamente aplicable a todos los temas de investigación. Tiene la ventaja de estar estructurado, facilitar la clasificación, el análisis, y ser objetivo y fiable”. **(Ver Anexo 4,5)**

Por otra parte, la otra técnica que consideramos, fue la formulación de una HOJA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO, se realizó con la herramienta de libreta de apuntes, la cual nos permitió obtener datos como el conteo de personas, la hora punta por día de semana, las zonas con mayor aglomeración, entre otros datos relevantes para la investigación, según nos indica Ramírez M., Gouveia E., Joan M. (2011), “Sugiere explorar otra forma de ver la realidad y recopilar datos. No se basa en lo que las personas dicen que hacen o piensan en su relato, sino en la evidencia directa que obtiene el investigador como testigo de la situación: mirar diferentes formas de vida, de vida social, evitando la manipulación o idealmente modificándose”. **(Ver Anexo 7)**

Finalmente, se realizó la técnica del LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO correspondiente, con la herramienta de la cámara fotográfica del celular y de manera paralela con el desarrollo de la hoja de observación, de ese modo se generó una visión más completa de lo observado en el Centro Comercial Polvos Azules y sus alrededores, tal como nos enseña Alba M. (2010), La técnica del levantamiento fotográfico como método de comprensión del pensamiento, las prácticas y la experiencias de diferentes grupos sociales, que pueden utilizarse para evocar la imaginación, representaciones o como ayuda para la memoria. En el progreso que se muestra de las entrevistas individuales o grupales, la fotografía ha hecho efectivo crear narrativas y presentaciones sobre temas relacionados con las imágenes”.

**Tabla 4.**

*Técnicas e instrumentos de recolección de datos.*

Fuentes de Información	Género	N° de entrevistas	Instrumento	Técnica
Propietarios de stands/Comerciantes formales	Femenino	7	Guía de entrevista	Entrevista estructurada
	Masculino			
	Masculino			
	Masculino			
	Masculino			
	Femenino			
Comerciantes informales	Femenino	2	Guía de entrevista	Entrevista estructurada
	Femenino			
Residente de la zona	Masculino	2	Guía de entrevista	Entrevista estructurada
	Femenino			
Visitante/Cliente	Masculino	4	Guía de entrevista	Entrevista estructurada
	Masculino			
	Masculino			
	Femenino			

Personal de seguridad	Masculino	1	Guía de entrevista	Entrevista estructurada
Ficha de observación de campos				1
Ficha de observación de campos				1
TOTAL		16		

Fuente: Elaboración Propia

### 3.6. Procedimiento

La investigación inició con la aprobación del proyecto, posteriormente se eligió la técnica de recolección de datos apropiada, que en nuestro caso en específico según el tipo de investigación que estamos llevando a cabo son las entrevistas semi estructuradas a los distintos perfiles encontrados en la zona de estudio, dichas entrevistas cuentan con preguntas personalizadas para cada tipo de usuario, las cuales les permitieron a los entrevistados expresarse en sus respuestas, lo cual aportó a un mejor desarrollo de la investigación.

De forma conjunta se realizó el llenado de la Hoja de Observación de Campo, en la se plasmaron todos los conflictos que observamos en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules y fuimos testigos de manera presencial de los horarios de mayor aglomeración, las horas punta y toda información que fue relevante para plasmar un mejor resultado de la investigación.

Asimismo, se complementaron los instrumentos de recolección de datos mencionados anteriormente con un Levantamiento Fotográfico.

Se realizaron entrevistas no estructuradas a un Arq. especialista para la variable de movilidad urbana y una Licenciada en Psicología para la variable del comportamiento social. En dichas entrevistas se les detalló la introducción, nuestra metodología de estudio, la justificación de nuestro proyecto, el procesamiento de toda la información obtenida. De tal modo que a modo de conclusión o comentario

nos permitieron en base a sus conocimientos, enriquecer la discusión, los resultados, conclusiones y recomendaciones de la investigación desde su perspectiva profesional e interpretar de forma más acertada lo obtenido según nuestros instrumentos de recolección de datos.

### **3.7. Rigor Científico**

Para fines de la presente investigación existen algunos criterios que permiten evaluar el rigor y la calidad científica de nuestro estudio, Se ha tomado en cuenta la Credibilidad, en donde se concluyó que los hallazgos del estudio son reconocidos como «reales» o «verídicos» por aquellos individuos que participaron en el estudio y por aquellos que han estado en contacto con el fenómeno investigado. Para ello, se realizaron consultas a especialistas en Desarrollo de la movilidad urbana, así como también se contó con el apoyo de Psicólogos especialistas en el Comportamiento social de las personas, la cual nos definió datos más exactos en la investigación, y de acuerdo al resultado se contrastó con los otros perfiles que participaron para la recopilación de datos en la zona de estudio. De acuerdo al análisis que se realizó después de las entrevistas planteadas, se verificó con el marco teórico obtenido con anterioridad, y se pudieron plasmar datos más específicos y certeros, extrayendo como consecuencia una idea más precisa del comportamiento social y su influencia en la movilidad urbana del Centro Comercial Polvos Azules y alrededores, por consiguiente, según (Arias M., Giral V., 2011) “Los avances en el conocimiento y el rigor científico se relacionan con la fiabilidad, a su vez, se criticó el hincapié en la validez y la verificación, es por ello que planteó el método deductivo de contrastación, La comparación de teorías, consiste en descubrir hechos que la validen, Si un hecho que refuta o contradice una teoría es suficiente para invalidarla, entonces no hay suficientes hechos para confirmar o verificar la teoría, ya que siempre se puede encontrar una teoría para invalidarla”.

### **3.8. Método de Análisis de Datos**

Para la investigación se propuso como método de análisis de datos, el análisis de discurso en la cual se plasmó a los diferentes usuarios entrevistados en la zona de estudio, en la cual se escribieron palabras claves de la grabación de



dichas entrevistas, de acuerdo a ello nos permitió el análisis e interpretación del resultado obtenido de nuestras entrevistas estructurada, las cuales realizamos a los visitantes, residentes, comerciantes y compradores del lugar, conjuntamente con la información levantada de nuestras hojas de observación de campo y levantamiento fotográfico en el Centro comercial polvos azules y alrededores. **(Ver Anexo 2)**

### **3.9. Aspectos Éticos**

Para nuestra investigación se tuvo presente aspectos éticos se consideró el artículo 22 de la ley 30220, establecida por la SUNEDU, el cual está basado en el código de ética de investigación de la Universidad César Vallejo, en el cual declaró que la originalidad del proyecto de investigación es de nuestra autoría, para el cual se rigió un sustento de confidencialidad. Asimismo, toda información desarrollada en la presente investigación que respete a el marco teórico o antecedentes encontrados en fuentes de información verídicas, se plasmó como citas bibliográficas y reconociendo a los autores originales que contribuyeron en nuestra investigación, según las normas establecidas por la American Psychological Association (APA). Del mismo modo, el vaciado de información obtenido en campo mediante las entrevistas a los usuarios del Centro comercial Polvos Azules, se realizó la Carta de Autorización, se realizaron entrevistas y grabaciones, la cual nos respalda como entrevistadores, de igual manera se usó conveniente la información obtenida de la población en la zona de estudio.

## **IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **IV.1. Problema General**

**¿De qué manera el comportamiento social influye en la movilidad urbana del Centro Comercial Polvos Azules y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?**

De acuerdo a los resultados obtenidos de las técnicas de recojo de información, podemos comentar que el comportamiento social de la población en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules influye en

gran magnitud a la movilidad urbana del sector. En primer lugar, este emporio viene siendo un gran hito de atracción comercial desde su original ubicación en el Jr. Amazonas hasta su mudanza en el año 1993 posterior a un incendio hacia las instalaciones que conocemos hoy en día, donde pudimos observar un gran nivel de identidad por parte de los comerciantes en este lugar y múltiples historias de superación al día de hoy. Por otro lado, los miles de clientes que recurren a la zona se encuentran en busca de productos de gran calidad, modelos que no se encuentran en centros comerciales reconocidos, y sobre todo a un precio más accesible, tal como manifestaron gran parte de las personas entrevistadas. Así pues, (J. Noriega, comunicación propia, 17 de mayo 2022), nos indicó “Este centro comercial tiene una gran influencia en este sector de Lima, es muy conocido por la variedad de productos, y precios asequibles, el problema es la señalización, que a lo largo de los años ha saturado el acceso vial hacia este emporio, siendo insuficientes para la cantidad de autos que transitan a diario en la actualidad, la cual ocasiona conflictos con los clientes que cuenta con su movilidad personal, de acuerdo a ello el centro comercial deja de producir y se paralizan las ventas, generando un efecto negativo en su economía”, desde el mismo punto de vista, nos resaltó (C. Paico, comunicación propia, 17 de mayo 2022), que el centro comercial influyó negativamente, ya que durante el tiempo que lleva en este establecimiento ha presenciado que los compradores y/o visitantes, llegan de manera precipitada y se retiran rápidamente, ya que en la zona se presencian, generalmente, marchas y/o altercados entre los comerciantes y residentes que generan entre otras cosas una gran congestión peatonal y vehicular en los alrededores de este emporio. Asimismo, no se visualiza un lugar adecuado para su estacionamiento, lo que perjudica la movilidad urbana y un declive en el aspecto económico del centro comercial”.

## Figura 6

*Evolución de movilidad urbana en la intersección de la Av. Paseo de La República y Jr. García Naranjo - Google*



Fuente: Elaboración propia

Del mismo modo, debido a la cantidad de visitantes que recibe este centro comercial al día, las distintas técnicas de recolección de datos utilizadas se pueden comprobar que este importante emporio genera una gran cantidad de conflictos en cuanto a movilidad urbana, estos resultados se relacionan con lo estipulado por Castro y Suarez (2017), quienes nos indican que la ciudad, su infraestructura y sobre todo las distintas actividades económicas que se van desarrollando a lo largo de los años de manera precoz e improvisada, son las razones principales por las que la movilidad urbana en un sector se ve afectada en gran magnitud; tomando en cuenta la participación de diferentes actores, los cuales determinan el aumento o la disminución de la misma, así como también lo reafirma Jiménez (2021), quien manifiesta el cómo se determinó las particularidades para estudiar la influencia social que surge de la creación de una infraestructura en la movilidad urbana, la cual muestra algunas de las características y el diseño de las ciudades en los tiempos modernos, y como esta lógica a alimentado las formas del transporte público del automóvil, en consecuencia a ello surge el impacto que manifiesta está en la movilidad no motorizada, así como los problemas y oportunidades que surgen cuando la infraestructura de la movilidad falla, la cual causa un desbalance en la población y en las actividades económicas del sector.

La influencia negativa del comportamiento social en el sector, radica principalmente en la falta de cultura de todos los actores involucrados en la movilidad urbana. Desde los peatones que no obedecen las señales de tránsito, los conductores que no conocen el respeto hacia las autoridades en el sector y sobre todo la gran cantidad de corrupción que existe por parte de las autoridades municipales y policiales en la zona de estudio, como nos indica el cliente frecuente (J. Ochoa, comunicación propia, 17 de mayo 2022), “Ha presenciado que las autoridades municipales se encuentran ausentes y con falta de autoridad, es por ello que existe tanta corrupción en el sector transporte, no solo ello si no también presencié las preferencias que existen con las personas que cuentan con una movilidad particular, por parte de la policía, y en vez de multar a los infractores, les permiten seguir transitando con la condición de "arreglar" después”, de acuerdo ese criterio nos explica también que no existe diseño de vías respetuosas con la población vulnerable y que muy pocas veces se respeta la señalización y autoridades de tránsito, por el contrario de velar por la seguridad de las personas y el mantenimiento constante de la infraestructura de transporte, lo único que representa es un grado de relevancia para los mismos en el beneficio personal, poniendo en tela de juicio la vocación de servicio que se requiere. Asimismo, nos indica el vigilante del centro comercial (C. Pino, comunicación propia, 17 de mayo 2022), “En los últimos 20 años ha crecido el tráfico en Lima, en consecuencia a ello se congestionan las vías principales, en los 80 la Vía Expresa sirvió como apoyo y fue muy importante, pero desde entonces prácticamente se ha vuelto irrelevante e intolerable, al no cumplir con las necesidades de los distintos pobladores en la actualidad, por ello comenta que su opinión se debería de plantear la aplicación de calzadas y conexiones con bypass , ya que en algunas zonas de los alrededores del centro comercial no existe una planificación adecuada para la población vulnerable (ancianos y niños), suscitando una marcada desigualdad social, evidenciando a diario la falta de cultura y comportamientos poco respetuosos con este tipo de población, lo cual repercute indiscutiblemente en el caos vehicular y peatonal en los alrededores de Polvos azules”.

## **Figura 7**

### *Congestión vehicular en los alrededores*



Fuente: Elaboración Propia.

De lo anterior es preciso mencionar el descontento de la población con las autoridades, debido a que con el transcurso de los años se ha evidenciado la descoordinación por parte de los entes encargados de gestionar la movilidad urbana en los alrededores de este importante centro comercial. Tal como expresan Bull, A., Thomson, I. (2012) "En toda la región de Latinoamérica existe una reacción descoordinada por parte de las distintas autoridades, esto debido en gran parte a que las responsabilidades de gestión y planificación del tránsito urbano se encuentran repartidas en múltiples instancias tales como, municipios, gobiernos regionales, ministerios, policía de tránsito, empresas privadas de transporte, etc. Cada uno de los antes mencionados, hace lo que les parece más conveniente desde su perspectiva, sin tomar en cuenta la repercusión que podría generar en los intereses de otras entidades similares.

Poniendo como ejemplo el Centro comercial Polvos Azules, y teniendo en cuenta lo antes expresado por los autores, podemos mencionar el caso de los estacionamientos en vía pública, que a lo largo de los años ha generado una mafia, dejando las vías de acceso al centro comercial sin un carril, lo cual evidentemente tiene como consecuencia una mayor congestión

vehicular (**Ver Figura 8**). En este caso en particular, se refleja la preocupación por parte de las autoridades municipales por que la actividad económica se desvíe hacia otro sector de la ciudad, por ello cede ante la apropiación de la vía pública para estacionamientos, sin tomar en cuenta el terrible impacto que la congestión generada tendrá para las personas que transitan a diario por la zona y la responsabilidad que trasladan hacia las autoridades policiales.

### **Figura 8**

*Apropiación de carriles para estacionamientos*



Fuente: Google Earth Pro.

Entonces, por opinión de los entrevistados se dio a notar en la investigación la relevancia de los valores culturales en la zona, evidenciando la influencia mayormente negativa que tiene el comportamiento social en este centro comercial con el transcurso de los años, darle la significancia que requiere esta variable podría incitar un cambio positivo en la movilidad urbana del sector.

Poniendo como ejemplo la congestión vehicular en la zona, esta no se ocasiona por la falta de vías o carriles, la problemática radica en la necesidad de faltar a la verdad y la búsqueda del beneficio personal por encima de las necesidades de la ciudadanía. Se observan dos componentes cruciales en el uso de vehículos motorizados; los privados y los de uso público, siendo los últimos los de mayor permanencia en la malla vial, por tanto, la relevancia de los conductores de este tipo de vehículos en la definición de la movilidad

de una ciudad. Además de ello, por lo general el transporte público es el que afecta en mayor proporción el comportamiento social de la población, así mismo, el autor Stradling (2016), reconoce y cuantifica distintos comportamientos en las personas que utilizan un determinado medio de transporte. Como por ejemplo el estrés: ocasionado cuando nos encontramos con el tráfico estando apurados por llegar a nuestro centro de labores, la ira: cuando el semáforo se encuentra en verde y el coche delante no se mueve, o cuando conductores novatos a nuestro alrededor demuestran lentitud y torpeza sobre la marcha. Así mismo se encuentra la frustración de los peatones y ciclistas que se topan con una realidad en donde lamentablemente los vehículos motorizados tienen prioridad sobre ellos en la ciudad. **(Ver Anexo 6)**

## **IV.2. Problemas específicos**

**¿De qué manera las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector han influenciado en el sistema de transporte del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?**

Los resultados obtenidos de las técnicas de recojo de información indican que, en los últimos años las necesidades de movilidad en este sector de Lima Metropolitana han evolucionado, originado en gran magnitud por la cantidad de equipamientos relevantes ubicados en torno al centro comercial Polvos Azules, que como ya es de conocimiento reciben a miles de visitantes al día, como nos indica el comerciante formal (E. Manrique, comunicación propia, 17 de mayo 2022), “Influye mucho en la movilidad y la accesibilidad peatonal ya que hay varios equipamientos como el estadio, los centros comerciales, los parques que hacen que la gente se movilice de manera masiva y dificulten el acceso hacia el centro comercial, por ende se genera inseguridad en puntos ciegos del área de estudio”, a pesar de que se han implementado en el sector algunos medios de transporte como Estaciones del Metropolitano y ciclovías que repercuten de alguna manera en el entorno

urbano inmediato, no significan una solución permanente para la problemática allí presente.

Respecto a ello, cabe recalcar lo dicho por López C., Míguez, A. (2017), los cuales mencionan algunos factores por los cuales un consumidor podría optar por un centro comercial en específico. Para fines de la presente investigación consideramos relevantes los factores relacionados con el tipo de producto, ya que, está comprobado que para encontrar un “producto de especialidad”, los consumidores están dispuestos a desplazarse la distancia que haga falta por él. De ese modo, cabe recalcar que cuando las distancias son grandes, es poco probable utilizar el transporte público para su desplazamiento. En cambio, si el producto es de “compra rápida” (Solé, 2003), es evidente que el cliente no querrá recorrer largas distancias e intentará conseguir los productos que se encuentren a su alcance.

Al exponer el caso del centro comercial Polvos Azules con lo dicho anteriormente, podemos entender con mayor claridad la partición modal hallada en la zona de estudio a través del levantamiento fotográfico correspondiente, siendo los taxis y colectivos, los medios de transportes utilizados con mayor frecuencia durante un gran periodo de tiempo (**Ver figura 6**). A pesar de que la mayoría de los comerciantes entrevistados consideran el metropolitano su medio de transporte diario (**Ver anexo II**), es aún evidente la preferencia de los consumidores por desplazarse en taxis, ya que no existe una estación a pocos metros del centro comercial que les permita abandonar las instalaciones del mismo con la mayor seguridad y comodidad posible, considerando que la mayoría emerge con una cantidad considerable de productos del lugar.

Como es de conocimiento, el Centro Comercial Polvos Azules atrae como principal necesidad de movilidad la compra y venta de productos y servicios. Por ello, a lo largo de los años se ha denotado un crecimiento significativo de actividades económicas como el comercio informal, que ha involucrado a personajes como, ambulantes, autoridades municipales y policiales y finalmente un personaje relevante que conocimos a través de las entrevistas como son los “cuponeros” o personas que observaron cómo crecía el comercio en los alrededores del centro comercial y quisieron sacar provecho



de ello a través de la modalidad de extorsión, como nos menciona (S. Giraldo, comunicación propia, 17 de mayo 2022), “Me ha tocado presenciar el “cobro del cupo” por parte de los extorsionadores, tanto a comerciantes formales como informales, no solamente se presencia ese tipo de delincuencia, si no también, en existen los “cogoteros”, “asalto a mano arma”, entre otros, a pesar que en los alrededores se encuentran los policías, concluyen que también han sido participes que los mismos agentes de seguridad amenazan a los comerciantes”.

Asimismo, es preciso mencionar que en el centro comercial transitan diariamente personas de distintas categorías sociales, las cuales; basándonos en las entrevistas estructuradas realizadas; en su mayoría enfatizan la necesidad de compra y venta de distintos productos nacionales e internacionales en la zona (ver anexo 7). Por ello menciona la Lic. en Psicología (F. Toscano, comunicación propia, 16 de junio 2022), “Si influye en gran magnitud cómo se sienten las personas desde su realidad, y cómo es que a partir de ello intentan asistir a este centro comercial (ya sea para compra o comercialización) con la mayor seguridad posible, cediendo muchas veces a este cobro de cupos mencionado, o tener que pagar más para transportarse en taxis”.

### **Figura 9**

*Intimidación de desconocidos motorizados*



Fuente: Elaboración Propia.

Por otro lado, los autores Gardner y Abraham (2016) se cuestionan por el rol que puede tener la identidad social y las necesidades de movilidad de las

personas involucradas en un contexto urbano, poniendo como claro ejemplo las políticas de reducción del uso del automóvil en las ciudades, las cuales tienen un impacto más positivo casi de manera inmediata para los conductores que son considerados residentes del sector, ya que la peatonalización de una avenida permite reducir la congestión vehicular, mejorando por consiguiente la calidad de vida de los residentes y el nivel socio económico, sin embargo esto no funciona para las personas que únicamente se desplazan por el lugar de forma efímera para realizar compras en específico o dirigirse a su centro de labores. **(Ver Anexo 6)**

Por lo cual hemos ultimado que las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector han influenciado en el sistema de transporte, tomando en cuentas los tipos de productos que existen en este centro comercial y su calidad, los cuales incitan a que los consumidores realicen viajes largos para obtenerlos. Sin embargo, al realizar una breve visita por el sector, estos no se involucran en el desarrollo adecuado de la movilidad urbana.

### **¿Cómo se relaciona la presencia de equipamiento urbano relevante en la zona con el crecimiento económico en el Centro Comercial Polvos Azules y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?**

Los resultados obtenidos de las técnicas de recojo de información indican que hay una estrecha relación entre estos puntos a tratar, Por un lado, tenemos equipamientos urbanos importantes que generan actividades comerciales como es el Centro Comercial Polvos Azules, el cual ha funcionado como eje central del crecimiento económico. Hoy en día podemos visualizar una gran cantidad de personas que viven de los ingresos que genera el comercio allí presente, sin embargo encontramos una especie de contradicción, debido sobre todo a la percepción de inseguridad que tienen los visitantes a esta zona, lo cual afecta negativamente a los comerciantes, tanto formales como informales, los mismos que nos comentaron a través de las entrevistas estructuradas y encuestas realizadas que estos hechos delictivos han repercutido en sus ingresos económicos y la cantidad de clientes que atraen.

De acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas, se denota el interés de la población por incentivar el desarrollo de los equipamientos culturales y recreacionales ya presentes en la zona de estudio, a pesar de que se tiene clara la importancia de los equipamientos de tipo comerciales con un 52.8% de aceptación y el gran impacto que generan en este sector, un 38.6% de la población encuestada estima “muy adecuada” la presencia de equipamientos culturales, así mismo el 31% lo considera “bastante adecuado”. Por ello coincidimos en que sería razonable pensar que es importante fomentar la integración de equipamientos comerciales y culturales presentes en nuestra investigación. **(Ver Anexo 6).**

Asimismo, López C., Míguez, A. (2017) mencionan que la configuración urbanística es un factor sumamente importante para la elección de un lugar de compra. Tomando en cuenta conceptos como la “continuidad comercial”, “centralidad comercial” y la “accesibilidad” que se relacionan entre sí. Afirmando que el modo de desplazamiento por el entorno inmediato y la posibilidad de acceso al centro comercial, son agentes indispensables para el proceso de elección de compra de un peatón.

Entonces, para reafirmar lo antes mencionado se hace referencia a lo citado por el Arq. Especialista en movilidad urbana (J. Vásquez, comunicación propia, 16 de junio 2022) “la principal problemática del Centro Comercial Polvos azules radica en la accesibilidad hacia el mismo, así como a los distintos equipamientos relevantes que encontramos en la zona. Es decir, no hay rutas de transporte público que lleguen al lugar, que consideren este centro comercial como un paradero”.

“Polvos azules tienes varios frentes y todos son estrechos y limitados espacialmente, no estuvieron nunca preparados para recibir un flujo vehicular de transporte público que lleve a ese gran número de personas que visitan diariamente. Es un volumen fuerte, y está ubicado en una zona en donde de por si el tránsito vehicular es pesado, una zona conflictuada por la falta de espacio”. Lo cual nos permite afirmar, a pesar de que la zona de estudio enmarca una cantidad considerable de equipamientos importantes y signifique esto por consecuencia el crecimiento económico de los distritos

involucrados, la falta de planificación para recibir a la población diaria en el sector, significa un riesgo para la movilidad urbana del lugar.

### **Figura 10**

*Evidencia de la carencia de planificación urbana*



Fuente: Elaboración Propia.

### **Figura 11**

*Evidencia de la carencia de planificación urbana*



Fuente: Elaboración Propia.

### **Figura 12**

### *Evidencia de la carencia de planificación urbana*



Fuente: Elaboración Propia.

Así también como nos comenta, Chique, Chique y Cabrera (2020), el examinar el sistema de transporte urbano e interurbano de la urbe, la infraestructura vial urbana muestra a tener una capacidad en funcionalidad del tipo de vía y de esta forma se agiliza la era de viaje de los pasajeros activos en funcionalidad de la tendencia de movilidad, entonces conforme con el estudio del sistema de transporte urbano se sugiere una infraestructura y flujo vial urbano óptimo, para de esta forma ordenar la época de forma consecuente de los pasaje de la ciudad y el impacto económico generado, el cual se examina la tendencia de la movilidad según el destino de procedencia, urbano movilidad del transporte, rutas de transporte público urbano e infraestructuras viarias urbanas, la cual desarrollaron hitos recurrente en distintos puntos de apoyo para la ciudad.

Fuentes, N. A. (2013) hace mención en su artículo a la hipótesis de Hansen (1965), quien establece que el impacto de los equipamientos públicos en un sector sobre su economía, dependerá de 3 características físico espaciales de cada región, siendo las siguientes: rezagada, intermedia y congestionada. Al contrastar esta hipótesis con el contexto urbano observado en los alrededores del centro comercial Polvos Azules, se puede deducir que la zona es de tipología congestionada, las cuales, según Hansen, se caracterizan por una alta densidad poblacional, concentración de la actividad comercial e industrial elevada, así como de infraestructuras públicas (**Ver Anexo 3**). Según esta teoría, cualquier tipo de implementación de equipamientos comerciales o sociales en búsqueda de un crecimiento

económico, se verá afectada por la contaminación y congestión que se podría generar con su desarrollo. Esto significa una contrariedad para la economía en el sector.

### **¿De qué manera los valores sociales presentes en la población influyen en los conflictos del sistema de transporte presentes en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules Lima, Perú, 2011 - 2021?**

En primer lugar, es necesario mencionar algunos de los conflictos en cuanto al sistema de transporte observados en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules, siendo los siguientes: Congestión vehicular, Riesgo, Ruido, Intimidación, Intrusión Visual, entre otros.

En el caso de la congestión vehicular, se pudo notar que dicho fenómeno sólo se presenta en horas pico mayormente los fines de semana. Si bien es cierto, este tipo de conflicto vehicular se desarrolla usualmente debido al exceso de demanda de las vías, es importante mencionarlo ya que este hecho trae como consecuencia cambios en cuanto al comportamiento de los conductores y peatones en la zona de estudio que se dieron a notar en las entrevistas y encuestas realizadas, tales como la irritabilidad, estrés, ansiedad, etc. Incorporando a lo antes mencionado la falta de cultura y respeto por el entorno urbano, resulta otro conflicto importante como es el aumento de nivel del Ruido sobre todo por parte de los automóviles que generalmente en horas punta en los alrededores de este centro comercial se encuentran en una especie de competencia por captar la mayor cantidad de pasajeros posible, tal como lo mencionaron algunos de los vendedores ambulantes que se encuentran a diario por esta zona. Seguido a ello y casi por consecuencia se encuentra otro conflicto del sistema de transporte de la zona como es el riesgo de aumento en cuanto a número de accidentes de tránsito.

Sin embargo, Gatersleben y Uzzell (2007), por su parte, hallaron que el trasladarse a diario por la ciudad puede causar sentimientos de estrés y aburrimiento, como ya se ha mencionado anteriormente, sin embargo ellos aseguran que también puede ser algo relajante o divertido. Para los usuarios

del transporte privado, el paisaje, la música o hablar con los demás tiene un efecto positivo, mientras que para los usuarios del transporte público, podría resultar placentera su estadía en dicho medio de transporte el leer, escuchar música, interactuar con los demás y disfrutar del paisaje. También encontraron que el predictor negativo más fuerte, tanto para los usuarios de automóviles como para los usuarios del transporte público, fue sin duda la pérdida de control debido a retrasos y atascos.

Por otro lado, se observaron coincidencias en cuanto a las declaraciones de la población entrevistada, que afirmaba su preocupación por la falta de valores sociales de las personas en los alrededores de este centro comercial, (Rojas, A. comunicación propia, 17 de mayo 2022) “la falta de honestidad y cultura en la zona hace que se origine todo el caos que se ve al día de hoy, no se respeta a la población vulnerable y debería haber un mejor diseño de las vías para su transporte. La gente no respeta nada, ni las autoridades ni las señales de tránsito”.

Otro conflicto importante de mencionar es la intimidación en los alrededores de este centro comercial, que lamentablemente ha ido aumentando de manera significativa en los últimos años. Tomando en cuenta el plano de zonificación de equipamientos elaborado para fines de la investigación, se puede apreciar que existe una gran cantidad de equipamientos sociales, culturales, de recreación o esparcimiento, lo que debería significar un mayor atractivo de visitantes en el sector. Sin embargo, muy por el contrario, la falta de valores relevantes como la honradez y el respeto en los alrededores ha ocasionado la disminución del uso de los espacios para otros fines como pasear, divertirse, relajarse, etc. Las personas que normalmente acuden a la zona de estudio, solo lo hacen para realizar compras rápidas y se retiran con temor a ser víctimas de asaltos. Sin embargo, a través de las encuestas se dio a notar el hecho de que la población considera relevante incentivar las actividades culturales en los alrededores del centro comercial Polvos Azules. **(Ver Anexo 6).**

De lo antes mencionado, cabe recalcar lo ultimado por Lange Valdés, C. (2011) en su investigación, el cual asegura que la proliferación de equipamientos o infraestructura en un determinado sector, no solamente

afectan al espacio urbano en cuanto a forma o sistema, sino que además, conlleva importantes transformaciones con respecto al comportamiento social y la calidad de vida de sus habitantes. Un ejemplo de esta posición es la teoría planteada por autores como Venturi y Scott Brown, quienes ven la movilidad como parte de un nuevo "estilo de vida urbano", en el que la búsqueda de la libertad unipersonal dentro de una población por parte de un individuo se traduce en la capacidad de desplazarse con libertad alrededor del territorio, y teniendo en cuenta la problemática observada en el centro comercial Polvos Azules como es la falta de valores sociales, los cuales han sido evidenciados mediante las entrevistas realizadas, se puede afirmar que estos agentes impedirían la movilidad peatonal en el sector y perjudicarán el modo de vida de los usuarios.

De este modo, se debe expresar lo adjudicado por el Arq. Especialista en movilidad urbana (J. Vásquez, comunicación propia, 16 de junio 2022) "La movilidad urbana en Polvos azules tiene recorridos intermodales nulos, debido a que representa una zona hostil para el peatón, debido en gran parte por el tráfico vehicular, la inseguridad ciudadana, inadecuada señalización e inexistencia de rutas establecidas, lo cual deja al descubierto la falta de planificación para la accesibilidad de los transeúntes". Teniendo en cuenta lo antes mencionado y habiendo realizado el levantamiento fotográfico respectivo en la zona de estudio, hallamos una vulnerabilidad en cuanto a valores como la falta de respeto hacia los efectivos municipales y policiales del sector, que conlleva al desacato de las señales de tránsito y por consecuencia repercute negativamente en el fluido vehicular de los alrededores de este imponente centro comercial. La vileza de los atracadores, que obliga a la mayoría de clientes y comerciantes a optar por los taxis o vehículos privados, cuando podrían caminar unas cuadras para tomar un vehículo de transporte público en el paradero más cercano.



### Figura 13

*Presencia inoperante de autoridades policiales*



Fuente: Elaboración Propia.

Finalmente es relevante aludir la diferencia de comportamientos que existe entre los múltiples participantes en el entorno urbano inmediato del Centro Comercial Polvos Azules, basándonos en el periodo de tiempo que se hallan en la zona; En primer lugar, los transeúntes que eventualmente visitan el lugar para realizar compras, de los cuales podemos percibir mediante su comportamiento, el desinterés por mantener el orden en la movilidad urbana, haciendo saber mediante las entrevistas realizadas que los culpables del caos vehicular presente en la actualidad es responsabilidad absoluta de las autoridades municipales y policiales y su falta de gestión, tal como asegura (Segura,W. comunicación propia, 17 de mayo 2022) “Al gobierno no le interesa, no hacen nada”; “La policía de tránsito no ayuda a agilizar el tráfico en la zona”. A diferencia de los residentes y los vendedores (formales e informales) que se han consolidado en esta zona, los cuales tienen una perspectiva diferente a los antes mencionados; tal como nos menciona un residente de la zona (Cañihua, P. comunicación propia, 17 de mayo 2022) que los conflictos del sistema de transporte se deben principalmente a la “carencia de cultura” de las personas que transitan a diario por este Centro Comercial. Además, se percibe en ellos un cierto interés por aportar a que la movilidad urbana en el sector mejore, tratando de adaptarse a lo largo de los años. Es allí que ratificamos dicha percepción de comportamiento mediante las palabras de la Lic. en Psicología (F. Toscano, comunicación propia, 16 de junio 2022), “se percibe una marcada diferencia social en la zona, así

como la aceptación de la realidad que les ha tocado vivir e intentar adaptarse mediante todos los recursos que tengan”.

Por todo lo anterior, es necesario reflexionar sobre la importancia de analizar los comportamientos sociales y culturales antes de adoptar cualquier cambio en aspectos de la movilidad urbana, si queremos que nuestra identidad avance positivamente en la definición de su perfil, y se incremente el desarrollo de nuestras ciudades.

## V. CONCLUSIONES

Primera: En cuanto al problema general, se concluye que la movilidad urbana es influida por la relación que se obtiene en opinión de los entrevistados, especialistas y encuestados, que concuerdan en que este centro comercial se caracteriza como nodo importante que destaca en la circulación social y accesibilidad peatonal, por tanto, se afirma que se carece de planificación vial, social y gestión por parte de las autoridades (transporte), es por ello que, se ha saturado la zona de estudio, debido a los altercados ocurridos en el tránsito diariamente. Por eso, hoy en día el centro comercial Polvos Azules, no genera muchos prospectos de ventas positivos como lo hacía durante años anteriores, lo cual origina una disyuntiva entre la población por la ontología de la movilidad, la causa de las limitaciones en el comportamiento y el desplazamiento de los usuarios dentro del área de estudio, ha sido de suma importancia para complementar una brecha crucial generada en todo este período, en cuanto al estudio urbano previo a diseñar cualquier tipo de equipamiento urbano. Así pues, se denota la relevancia de conocer el comportamiento, y cómo es que aspectos que se vean relacionados con la personalidad y los valores sociales de un sector de la población repercuten en gran magnitud en la planificación urbana de las ciudades como Lima Metropolitana.

Segunda: Del primer objetivo específico relacionado a las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector y cómo influyen en el sistema de transporte en los alrededores de este centro comercial, debemos recalcar el hecho de que Polvos Azules ofrece productos especializados y de gran calidad que no se encuentran en cualquier otro centro comercial, lo que propicia la movilización de usuarios desde distintos puntos de la ciudad. Sin embargo, mediante las entrevistas realizadas se ha podido concluir que la mayoría de usuarios prefieren trasladarse para fines de necesidades comerciales en vehículos privados o taxis, lo cual ha propiciado mafias en cuanto al sistema de transporte en las vías auxiliares de este centro comercial, imposibilitando así una diversidad en cuanto a partición modal. Asimismo, estos hechos han sido determinantes para la elección de un medio de transporte que garantice la seguridad de los distintos participantes de la movilidad urbana y sus necesidades ya mencionadas, poniendo en riesgo su estabilidad económica y por consiguiente la posibilidad de frecuentar este centro comercial.

Tercera: Del segundo problema específico referido a la relevancia de los equipamientos urbanos en la zona de estudio, y el desarrollo del crecimiento económico del lugar, se puede concluir que a pesar de que cada uno de ellos se desarrolla de manera autónoma, suscitan distintos hechos que influyen en el desarrollo económico del centro comercial, como son la inseguridad y aprehensión observada, la carencia de movilidad peatonal en los alrededores que pueda propiciar una interconexión entre los distintos equipamientos presentes en la zona y la infravaloración de los importantes equipamientos culturales. Esto conlleva a la afectación de la percepción de los usuarios, los cuales manifestaron en su mayoría que solo visitan la zona para fines comerciales y con la mayor rapidez posible. Teniendo en cuenta ello, y considerando además la inadecuada accesibilidad peatonal en los alrededores de este centro comercial se puede concluir que estos agentes han dificultado a lo largo de los años la intermodalidad requerida para la movilidad urbana en la zona. Asimismo, cabe mencionar que es de suma importancia darle la prioridad que se merece al peatón en el entorno urbano, suscitando un desarrollo económico igualitario para cada uno de los agentes involucrados en la movilidad urbana de este importante centro comercial y sus alrededores.

Cuarta: Del tercer problema específico referido a los valores sociales presentes en la población y de qué modo influyen en los conflictos del sistema de transporte en los alrededores del Centro Comercial, podemos concluir que los resultados obtenidos generan un alto nivel de satisfacción como futuros profesionales en el rubro de la arquitectura, percibiendo en el proceso de investigación las distintas problemáticas que afectan a nuestra zona de estudio y habiendo observado algunas soluciones provisionales por parte de las autoridades como la implementación de alguna que otra señalética y semaforización, esto no representa un cambio relevante siendo impuesto de manera superficial y sin haber estudiado el entorno desde el comportamiento social de los usuarios de este sector. Sin embargo, es importante mencionar que la movilidad urbana en el sector denotará un cambio significativo siempre y cuando se antepongan las necesidades del peatón sobre las del vehículo.

## VI. RECOMENDACIONES

Primera: En cuanto al problema general, se recomienda a las autoridades pertinentes priorizar el aspecto socio-espacial y la accesibilidad vial, basados en los requerimientos de la población ya evidenciados. De modo que mantenga una yuxtaposición orgánica con la partición modal observada en los alrededores del centro comercial. Tratando de no segregar a la población visitante y existente del sector, entendiendo así la importancia de mejorar el planeamiento y la planificación urbana, desde la perspectiva del peatón, donde prioricen las necesidades que conlleva la ciudad que se rige dando mayor valor a la población que al vehículo, controlando así el transporte público de acuerdo a los artículos planteados en el Reglamento Nacional de tránsito y apoyando en la regulación del comportamiento de las personas que dificultan la movilidad transcurrida en este sector diariamente.

Segunda: Del primer problema específico relacionado a las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector y cómo influyen en el sistema de transporte en los alrededores de este centro comercial, y habiendo presenciado la inexistencia de rutas establecidas desde Polvos Azules, se recomienda a las autoridades correspondientes, implementar paraderos de transporte público cercanos al centro comercial de modo que pueda propiciar una intermodalidad adecuada que permita a los distintos usuarios trasladarse a sus destinos de manera que se garantice su seguridad y puedan satisfacer sus necesidades sin que su economía se vea afectada.

Tercera: Del segundo problema específico referido a la relevancia de los equipamientos urbanos en la zona de estudio, podemos recomendar el mantenimiento, mejoramiento de la accesibilidad y control de seguridad hacia estos equipamientos ubicados a lo largo de la Av. Paseo de la República y alrededores, en donde ya se ha evidenciado recorridos nulos, que perjudican el crecimiento económico en esta avenida, mencionando el caso particular del centro comercial Polvos Azules, dada la jerarquía en cuanto a volumetría a comparación de otros equipamientos semejante, correspondiente a ello, se recomienda el realizar encuestas, entrevistas y charlas informativas, para poder saber la opinión de las personas, y así no seguir planificando con proyección a la transitabilidad vial, sino también al confort del usuarios que usa diariamente estas instalaciones, así poder obtener la requerida evaluación para seguir modificando la ciudad.

Cuarta: En cuanto al tercer problema específico fundado por los valores sociales ausentes en el sector y la influencia que tiene ello en el transporte urbano. Se recomienda a la Municipalidad Metropolitana de Lima en conjunto con la Municipalidad Distrital de La Victoria la estandarización de normas de comportamiento social en la ciudad en cuanto a señalización, paraderos, horarios, etc., e incitación de actitudes de convivencia (y defensa. en últimas) en el interior de sistemas de transporte colectivo, así como dentro de la vía en vehículos de tipo privados. Asimismo, incentivar programas de interacción cultural y recreacional, que en un futuro se pueda garantizar una adecuada partición modal en la zona de estudio, teniendo como eje este importante emporio comercial, lo cual podría repetirse en contextos urbanos similares a este.



## REFERENCIAS

- Alba M. (2010). "La imagen como método en la construcción de significados sociales". Iztapalapa, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, (69),41-65. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/393/39348726003.pdf>
- Alves, E., de Brito, B., Mastrodi J., Vadell, L. (2020). "The lack of public policies on urban mobility restricts the right to adequate housing". [La falta de políticas públicas de movilidad urbana restringe el derecho a la vivienda adecuada] Veredas do Direito, 17(38), 245-271.
- DOI: 10.18623/RVD.V17I38.1862
- Brand E., Duque C., Guerra V., (2021). "Modelo teórico para el estudio de la movilidad social. Un acercamiento desde la teoría sociológica" Revista El Ágora U.S.B., vol. 21, núm. 1, Enero-Junio, pp. 147-166.
- DOI: <https://doi.org/10.21500/16578031.5515>
- Bull, A., Thomson, I. (2012). "Urban traffic congestion: its economic and social causes and consequences." Cepal review. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10867/76105116l\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10867/76105116l_en.pdf)
- Cardona, A., Soto, L. (2020). "Urban happiness from mobility in neighborhoods and downtown". [La felicidad urbana desde la movilidad en barrios y centro de la ciudad] European Public and Social Innovation Review, 5(1), 58-80.
- DOI:10.31637/epsir.20-1.6
- Cadena P., Aguilar J., Sangerman D., Rendón R., Salinas E., De la Cruz F. (2017). "Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales". Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas, 8(7),1603-1617. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/2631/263153520009.pdf>
- Ceder, A. A. (2021). "Syncing sustainable urban mobility with public transit policy trends based on global data analysis". Scientific reports, 11(1), 1-13.
- DOI: <https://doi.org/10.1038/s41598-021-93741-4>

Chique C.,Chique C., Cabrera Z. (2020). “Análisis del sistema de transporte urbano para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno-2018”. Revista Veritas et Scientia. Volumen 9.

DOI: <https://doi.org/10.47796/ves.v9i1.285>

Dovoye K.,Pafka E. (2020) “¿Qué es la caminabilidad? El DMA urbano”, 57, 93-108.

DOI: 10.1177/0042098018819727

Cobo, C. (2011). “El Comportamiento Humano” Revista cuadernos de administración, Universidad del valle, vol. 19, 29.

DOI: <http://dx.doi.org/10.25100/cdea.v19i29.126>

Fuentes N. (2003). “Crecimiento económico y desigualdades regionales en México: el impacto de la infraestructura”, vol. 15, n.27. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v15n27/v15n27a3.pdf>.

Fuster D. (2019). “Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. Propósitos y Representaciones”, 7(1), 201-229.

DOI: <http://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>

Jiménez B. (2021). “Implicaciones sociales de la infraestructura para la movilidad urbana social”. Revista reflexiones.

DOI: 10.15517/rr.v0i0.46007

Soto C., Gómez D. (2020). “Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Revista Publicaciones en ciencia y tecnología” , Volumen 13, n°2.

DOI: 10.13140/RG.2.2.14346.70083

García F. (2016). “¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana”. Revista transporte y territorio, vol 15, 348-368.

Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2864/2487>

- García F. (2016). "La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante". *Revista Sociedad y Economía*, núm. 31, 2016, pp. 15-32. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/996/99647007002.pdf>
- Giraldo V., Arias M. (2011). "El rigor científico en la investigación cualitativa. "Investigación y Educación en Enfermería", 29 (3),500-514. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/1052/105222406020.pdf>
- Gouveia, L., Lozada M., Atencio M. (2011). "El trabajo de campo es una estrategia metodológica para estudiar las comunidades". *Omnia*, 17 (3),9-22. Recuperada de <https://www.redalyc.org/pdf/737/73720790002.pdf>
- Gutierrez A. (2013). "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 61-74. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>
- Jans B. (2009). "Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados". *Revista AUS*, (6),6-11. Recuperado de: <http://revistas.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf>
- López García de Leániz, C., & Míguez Iglesias, A. (2017). Los centros comerciales como espacios atractores de movilidad urbana. El caso de la Comunidad de Madrid. *Estudios Geográficos*, 78(282), 193–224.  
DOI: <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201707>
- Martínez M., Varela M., Díaz L., Torruco U. (2013). "La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*", 2 (7),162-167.
- Obregon S., Betanzo E. (2015) "Urban mobility analysis of a mexican middle city, case study: Santiago de Querétaro", [Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro] *Revista Economía, sociedad y territorio*, vol xv, 61-98. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v15n47/v15n47a4.pdf>

- Ortega J. (2017) "Cómo se genera una investigación científica que luego sea motivo de publicación" *J Selva Andina Res Soc.* 2017; 8(2):155-156. Recuperado de [http://www.scielo.org.bo/pdf/jsars/v8n2/v8n2\\_a08.pdf](http://www.scielo.org.bo/pdf/jsars/v8n2/v8n2_a08.pdf)
- Paredes E., Aránzazu B. (2019). "Situación actual del Sistema de transporte en la ciudad de Quito, Ecuador: una propuesta de mejora. Tordesillas", *Revista de Investigación Multidisciplinar*, volumen 16, 5–40.
- DOI: <https://doi.org/10.24197/trim.16.2019.5-40>
- Piñeiro, R., & Rosenblatt, F. (2016). "Pre-analysis plans for qualitative research". *Revista de Ciencia Política*, 36(3), 785-796.
- DOI: <https://doi.org/10.4067/S0718-090X2016000300009>
- Regalado G. (2019). "El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana". *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(1), 67-81.
- DOI: [10.14718/REVARQ.2020.3038](https://doi.org/10.14718/REVARQ.2020.3038)
- Roth, W. M., & Unger, H. V. (2018). "Current perspectives on research ethics in qualitative research. In *Forum qualitative sozialforschung/forum: Qualitative social research*" (Vol. 19, No. 3, p. 12). DEU.
- DOI: <https://doi.org/10.17169/fqs-19.3.3155>
- Scandroglio B., López J., San José S. (2008). "La Teoría de la Identidad Social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias" *Revista Psicothema*, vol. 20, núm. 1, 2008, pp. 80-89. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/727/72720112.pdf>
- Serrano L., Bernabéu A., Martí P. (2020). "Actividades Económicas Y Urbanas en Ejes Estructurantes Metropolitanos: La Aportación De Los Datos Geolocalizados De Google Places Económicas Y Urbanas en Ejes Estructurantes Metropolitanos. *Urbano*, 23(42), 80–97.
- DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.42.07>

Van Acker, V., Goodwin, P., & Witlox, F. (2016). "Key research themes on travel behavior, lifestyle, and sustainable urban mobility. *International journal of sustainable transportation*", 10(1), 25-32.

DOI: <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.821003>

Varela T., Hamui L. (2021). "La codificación y categorización en la teoría fundamentada, un método para el análisis de los datos cualitativos", *Revista Investigación en educación médica*, volumen 10.

DOI: <https://doi.org/10.22201/fm.20075057e.2021.40.21367>

Vásquez C., Pérez R., Ramírez R., Osal W. (2020). "Sistemas de Transporte Urbano en Latinoamérica. Tordesillas". *Revista de Investigación Multidisciplinar*. volumen 17.

DOI: <https://doi.org/10.24197/trim.17.2019.31-44>

Vecchio, G., Castillo, B., Steiniger, S. (2021). "Urban mobility and elderlies in santiago de chile: The value of integrating analytical methods, a case study of the san eugenio neighbourhood". [Movilidad urbana y personas mayores en Santiago de Chile: El valor de integrar métodos de análisis, un estudio en el barrio San Eugenio] *Revista De Urbanismo*, 43, 26-45.

DOI: 10.5354/0717-5051.2020.57090

Vélez G. (2010). "El tránsito, el transporte y la cultura urbana" *Publicaciones Icesi*, 24-31. Recuperado de: [https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones\\_icesi/article/view/731/731](https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/publicaciones_icesi/article/view/731/731)

## ANEXOS

<b>ANEXO I.</b> Matriz de Categorización.	59
<b>ANEXO II.</b> Matriz de análisis de posiciones discursivas.	61
<b>ANEXO III.</b> Plano de zonificación.	65
<b>ANEXO IV.</b> Guía de entrevistas a comerciantes	66
<b>ANEXO V.</b> Guía de entrevistas a peatones	68
<b>ANEXO VI.</b> Resultado de encuestas	70
<b>ANEXO VII.</b> Ficha de observación	78

## ANEXO I

### Matriz de Categorización.

TEMA DE INVESTIGACIÓN	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	FUENTES	TÉCNICAS
MOVILIDAD URBANA	EL COMPORTAMIENTO SOCIAL Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO COMERCIAL POLVOS AZULES Y ALREDEDORES, LIMA-PERÚ 2011-2021	¿De qué manera el COMPORTAMIENTO SOCIAL influye en la MOVILIDAD URBANA del Centro Comercial Polvos Azules y alrededores?	¿De qué manera las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector han influenciado en el sistema de transporte del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?	Determinar de qué manera el COMPORTAMIENTO SOCIAL influye en la MOVILIDAD URBANA del Centro Comercial Polvos Azules y alrededores	Determinar de qué manera las necesidades de movilidad sujetas a las actividades económicas presentes en el sector han influenciado en el sistema de transporte del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021	MOVILIDAD URBANA	Sistema de Transporte	Partición Modal	Escenario de Estudio (Observación presencial y fotográfica)	Análisis de Hoja de Observación de Campo
					Percepción de la Infraestructura de Transporte			(197) Peatones en los paraderos cercanos a la zona de estudio (197) Peatones en las estaciones del Metropolitano Escenario de Estudio (Observación presencial y fotográfica)	Encuesta Análisis de Hoja de Observación de Campo	
			Conflictos del Sistema de Transporte		(12) Transeúntes en la zona de estudio inmediata (6 T. Público (HyM) - 6 T. Privado (Haya)) Escenario de estudio (Elaboración de plano de Conflictos)			Entrevista Estructurada Análisis de plano de uso de suelo		
			Equipamiento Social		(197) Peatones en la zona de estudio inmediata Escenario de Estudio (Observación presencial y fotográfica) Escenario de estudio (Elaboración de plano de uso de suelo)			Encuesta Análisis de Hoja de Observación de Campo Análisis de plano de uso de suelo		
			Equipamiento Económico		(197) Peatones en la zona de estudio inmediata Escenario de Estudio (Observación presencial y fotográfica) Escenario de estudio (Elaboración de plano de uso de suelo)			Encuesta Análisis de Hoja de Observación de Campo Análisis de plano de uso de suelo		
			Equipamiento Cultural		(197) Peatones en la zona de estudio inmediata Escenario de Estudio (Observación presencial y fotográfica) Escenario de estudio (Elaboración de plano de uso de suelo)			Encuesta Análisis de Hoja de Observación de Campo Análisis de plano de uso de suelo		
			¿Cómo se relaciona la presencia de equipamiento urbano relevante en la zona con el crecimiento económico en el Centro Comercial Polvos Azules		Analizar cómo se relaciona la presencia de equipamiento urbano relevante en la zona con el crecimiento económico en el Centro					

		y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021?	Comercial Polvos Azules y alrededores Lima, Perú, 2011 - 2021		Actividades económicas	Uso de suelos	Plano de Zonificación de Lima Metropolitana Escenario de Estudio (Imágenes Satelitales)	Análisis Documental Análisis Fotográfico
		¿De qué manera los valores sociales presentes en la población influyen en los conflictos del sistema de transporte presentes en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules? Lima, Perú, 2011 - 2021?	Determinar de qué manera los valores sociales presentes en la población influyen en los conflictos del sistema de transporte presentes en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules? Lima, Perú, 2011 - 2021	<b>COMPOR TAMIEN T O SOCIAL</b>	Necesidades de Movilidad	Crecimiento Económico	Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI Escenario de Estudio (Imágenes Satelitales)	Análisis Documental Análisis Fotográfico
						Esparcimiento	(12) Peatones en la zona de estudio inmediata (6 jóvenes (HyM) - 6 adultos (HyM))	Entrevista Estructurada
					Motivo de elección de Sistema de transporte	Necesidades básicas	(12) Peatones en la zona de estudio inmediata Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI	Entrevista Estructurada Análisis Documental
						Ingreso per cápita	(12) Peatones en la zona de estudio inmediata Comisaría Cotabambas (Base de Datos)	Entrevista Estructurada Análisis Documental
						Seguridad	(12) Peatones en la zona de estudio inmediata	Entrevista Estructurada
					Valores Sociales	Rapidez	(12) Peatones en la zona de estudio inmediata	Entrevista Estructurada
						Desigualdad	(12) Comerciantes (2 formales (HyM) - (2 informales (HyM)) (12) Conductores (2 formales (HyM) - (2 informales (HyM))	Entrevista Estructurada
		Honestidad	(12) Residentes del entorno inmediato (2 jóvenes (HyM) - 2 adultos (HyM)) (12) Peatones en paraderos (2 jóvenes (HyM) - 2 adultos (HyM))					
		Respeto	(04) Residentes del entorno inmediato (2 jóvenes (HyM) - 2 adultos (HyM)) (04) Peatones en paraderos (2 jóvenes (HyM) - 2 adultos (HyM))					



## ANEXO II

### Matriz de análisis de posiciones discursivas.

FUENTE DE INFORMACION					MOVILIDAD URBANA							COMPORTAMIENTO SOCIAL											
					Sistema de Transporte			Equipamiento Metropolitano			Actividades Económicas	Necesidades de Movilidad			Motivo de Elección de Sistema de Transporte			Valores Culturales					
Item	Entrevistado	Edad y Genero	Condicion	Fuente	Partición Modal	Infraestructura de Transporte	Conflictos del sistema de transporte	Equipamiento Social	Equipamiento Económico	Equipamiento Cultural		Esparcimiento	Empleo	Necesidades básicas	Ingreso per cápita	Seguridad	Rapidez	Desigualdad	Honestidad	Respeto			
1	Pedro Cañihua (Empresario)	49 años Masculino	Ninguna	Residente de la zona			-Demasiados automóviles sin discriminación -Carencia de Cultura -No hay señalización					Necesidades Básicas Medio de transporte: MOTO Equipamiento de mayor relevancia: Centros comerciales, Polvos Azules				Motivo de elección: Rapidez Se encuentra conforme con su medio de transporte debido a que la moto evita de cierta forma el tráfico				+Comenta que en Polvos Azules no hay diferencia de clases sociales o desigualdad, ya que el público que visita es en su mayoría de medianos recursos.		No existe diseño de vías respetuosas con la población vulnerable y manifiesta que en la zona NO RESPETAN NADA, mucho menos a las autoridades de transporte	
2	Jaime Ochoa (Empresario)	43 años Masculino	Ninguna	Cliente en del C.C. Polvos Azules			-Autoridades municipales insensibles a con falta de autoridad. -Compañía en el sector transporte					-Compras de Primera necesidad (Vestimenta) Medio de Transporte: Transporte Público Equipamiento de mayor relevancia: Estadio Nacional, causa caos cuando hay partidos y desorden en las calles				Motivo de elección: Costo y Seguridad Considera que la mejor opción para desplazarse es el automóvil.				Comenta que siempre hay diferencias o preferencias de las personas que cuentan con su movilidad particular		Comenta que ha presenciado actos de corrupción por parte de la policía, y en vez de mirar a los infractores, les permiten seguir transitando con la condición de "arreglar".	No existe diseño de vías respetuosas con la población vulnerable Muy pocas veces se respeta la señalización y autoridades de tránsito
3	Walter (Cambista)	62 años Masculino	Adulto Mayor	Peatón en la zona de estudio	HOJA DE OBSERVACIÓN DE CAMPO	ENCUESTA	-El caos vehicular se debe a que no hay accesos, los accesos se encuentran saturados. -Al gobierno no le interesa, no hacen nada -La policía de tránsito no ayuda a regular el tránsito en la zona.	ENCUESTA	ENCUESTA	ENCUESTA	ENCUESTA	NECESIDAD DE MOVILIDAD: Comercio, trabajo. Medio de transporte: Metropolitano (es más rápido) Equipamiento de mayor relevancia: El estadio nacional mueve mucha gente, ya que se encuentra a 2 cuadras				Motivo de elección: Seguridad y rapidez, no importa el costo. El Alcalde castañeda fue el único que se preocupó en la población vulnerable, ya que en su gobierno le daban mantenimiento a la vía pública.				Los políticos nos tienen gobernados a su manera, la ignorancia de la población y las diferencias sociales ha ocasionado esta brecha de desigualdad que vemos hoy en día.		gracias a la honestidad en el gobierno de Castañeda, el más vivo siempre quiere hacer caso omiso, chuzar en luz roja mientras el policía esta dispuesto NO HAY CULTURA, algo.	En esa zona no se respeta nada, el más vivo siempre quiere hacer caso omiso, chuzar en luz roja mientras el policía esta dispuesto NO HAY CULTURA, algo.
4	Arturo (Empresario)	30 años Masculino	Ninguna	Cliente en del C.C. Polvos Azules			-El caos vehicular ocasiona los conductores de transporte público. -Considera que debería mejorarse el respeto para la población vulnerable, las personas que vienen en silla de ruedas no tiene un acceso adecuado, deberían tener una zona especial para trasladarse.					NECESIDAD DE MOVILIDAD: Comercio, empleo. Medio de transporte: Metropolitano. Equipamiento de mayor relevancia: Metropolitano				Motivo de elección de un sistema de transporte es el costo, porque la economía está "hasta las patas" co el COVID. Le gustaría trasladarse en moto por la rapidez pero debido a los accidentes es peligroso, así que auto particular es la idea para llegar hasta ahí.				la falta de honestidad y cultura en a zona hace que se ponga todo el caos que se ve al día de hoy.		Considera que no se respeta a la población vulnerable y debería haber un mejor diseño de las vías para su transporte. La gente no respeta nada, ni las autoridades ni las señales de tránsito	

5	César (Vigilante)	49 años Masculino	Ninguna	Vigilante del C.C. Pólvos Azules	<p>No hay tráfico, en los últimos 20 años ha crecido bastante el tráfico en Lima, esto congestiona bastante.</p> <p>La vía expresa sirvió bastante en los 80, pero del 2000 para adelante ya prácticamente se ha vuelto inoperante, son 22 años en los que la vía ha colapsado, las pistas que tenemos son pasadas.</p> <p>Se debe ampliar las pistas, hacer bypasses, desnivelar, etc</p>	<p>NECESIDAD DE MOVILIDAD: Empleo.</p> <p>Medio de transporte: Metropolitano.</p> <p>Equipamiento de mayor relevancia: todos los equipamientos son importantes, el Palacio de Justicia, el monumento Grau, el Real Plaza, polvos azules, el estadio Nacional.</p> <p>Saliendo de la Vía Expresa en el ovalo Grau, se congestiona bastante.</p>	<p>Motivo de Elección: Seguridad y rapidez.</p> <p>Si tuviera carro igual no lo traería a esta zona por la inseguridad y el gasto en estacionamiento y gasolina.</p> <p>Se mantiene con el metropolitano.</p>	<p>Falta zonas adecuadas para la población vulnerable y niños, hay mucha inseguridad.</p> <p>La vía expresa ya no satisface las necesidades de los distintos tipos de pobladores que encontramos en la actualidad.</p>	<p>Corrupción hay a cada rato en todos los lugares.</p>	<p>Cuando están las autoridades de tránsito si respetan, pero cuando se van la gente no respeta nada y ocasiona el desorden que se ve a diario.</p>
6	Elizabeth (Abastecedora)	50 años Femenino	Ninguna	Cliente en del C.C. Pólvos Azules	<p>Los carros originan el caos vehicular, los microbuses sobre todo.</p> <p>Debe haber más policías de tránsito en la zona.</p>	<p>NECESIDAD DE MOVILIDAD: es abastecedora de productos, todos los días.</p> <p>Medio de transporte: Microbus.</p> <p>Equipamiento de mayor relevancia: el estadio Nacional, cuando hay partidos hay mucho desorden por todo el entorno urbano, y llega hasta polvos azules.</p>	<p>Toma en cuenta la seguridad para desplazarse en un medio de transporte, pero por la economía elige lo más barato, ya que tiene que trasladarse todos los días al centro comercial.</p> <p>Si tuviera la posibilidad le gustaría trasladarse en taxi seguro por la cantidad de productos que lleva diariamente.</p>		<p>no ha presenciado actos de corrupción.</p>	<p>Si considera que se puede trasladar bien por los alrededores del centro comercial.</p> <p>A veces se respetan a las autoridades y señales de tránsito.</p>
7	Violeta Valiente (comerciante)	52 años	Ninguna	Residente de la zona	<p>El tránsito de transporte público genera mucho caos vehicular.</p> <p>Hay algunos semáforos malogrados, deberían arreglarlos.</p>	<p>NECESIDAD DE MOVILIDAD: Abastecedora de productos de primera necesidad.</p> <p>Medio de transporte: ninguno, ella transita por la zona a pie, por su casa no hay micros cerca, los colectivos son muy caros y las estaciones del tren le quedan lejos, tiene que caminar.</p>	<p>Ella toma en cuenta para elegir un medio de transporte el costo y la rapidez.</p> <p>Si tuviera la posibilidad le gustaría trasladarse en micro, pero por su casa no pasa ninguna línea de transporte.</p>		<p>No hay honestidad, y mucha corrupción en la zona.</p>	<p>Ella cree que es fundamental que existan vías adecuadas que respeten a la población vulnerable, pero hasta el momento no ha visualizado ninguna.</p>
7	Erica (Ambulante)	25 años Femenino	Ninguna	Comerciante Informal	<p>El centro comercial Pólvos Azules influye debido a su magnitud en la cantidad de visitantes que llegan al día de manera masiva.</p> <p>Los taxistas son los más conflictivos.</p> <p>Otros que los que originan el desorden son los choferos, debido a que hacen de las vías paraderos.</p> <p>Cautión accidentes por estar en competencia (transporte público).</p> <p>No hay señalizaciones ni semáforos en algunas avenidas próximas al C.C.</p>	<p>Empleo</p> <p>Medio de transporte: Mototaxis</p> <p>Equipamiento de mayor relevancia: Centros comerciales, Pólvos Azules</p> <p>Los otros equipamientos más que todo los fines de semana, en cambio el CC recibe visitantes todos los días para compras al por mayor y menor</p>	<p>Motivo de elección: Seguridad</p> <p>Considera que si tuviera la posibilidad, el medio de transporte ideal para su caso sería un taxi formal y poder trasladar su mercadería con tranquilidad.</p>	<p>Existe desigualdad entre algunos comerciantes ya que los clientes a veces obtienen por adquirirlo más barato y perjudican su negocio.</p>	<p>La deshonestidad afecta en comercio ya que la mayoría de visitantes busca lo más barato sin planes en la procedencia y veracidad de los productos que gobiern.</p> <p>Ha presenciado corrupción en algunas avenidas del C.C.</p>	<p>No existe respeto por parte de los vehículos y hasta se meten en la vereda.</p>

8	Esteban (Comerciante)	27 años Masculino	Ninguna	Comerciante formal	<p>Influye mucho en la movilidad ya que hay varios equipamiento como el estado, los centros comerciales, los parques que hacen que la gente se movilice de manera masiva.</p> <p>Las autoridades no hacen bien las pistas, deben implementarse mas pautas, mas señalizaciones y sobre todo mas estacionamientos porque no hay donde estacionar y la gente deja afuera sus carros, eso hace que las calles se vean mas desordenadas.</p>	<p>El se moviliza por los alrededores para realizar compras a un precio más barato.</p> <p>Medio de transporte: taxi.</p> <p>El equipamiento más relevante son las estaciones del metropolitano.</p>	<p>Motivo de elección de un sistema de transporte: para él es la rapidez, pero dice que también hay personas que por la zona eligen sobre todo basados en la seguridad.</p> <p>Preferiría una moto para poder llegar más rápido pero también es consciente de que es muy peligroso en Lima trasladarse de ese modo.</p>	<p>No ha presenciado para el momento actos de corrupción en la zona de estudio.</p>	<p>Los conductores no respetan la poca señalización que hay y eso produce varios accidentes en los alrededores del centro comercial</p>	
9	Cynthia (Ambulante)	32 años Femenino	Ninguna	Comerciante informal	<p>El Centro Comercial Polvos Azules si influye bastante en la movilidad urbana por se un centro comercial tan grande la mayoría de gente viene a comprar al por mayor y menor.</p>	<p>Se moviliza con motocicla, que viven de la carreta. Para otros lados solo urbano.</p> <p>El equipamiento más relevante es polvos azules, sobre todo los sábados y domingos que vienen varias personas a visitar</p>	<p>Motivos de elección de sistema de transporte: Seguridad.</p> <p>si tuviera la posibilidad le gustaria trasladarse en taxi por que es más seguro.</p>	<p>No hay igualdad de empleo en la zona, porque la mayoría que visita el centro comercial es para llevarse lo mas barato y no les importa como lo consiguen o la calidad</p>	<p>Hay productos robados y a los compradores no les importa de donde provienen, solo compran.</p>	<p>Los choferes de transporte publico no respetan los reglamentos, están al "gana gana" sus camaras, que ocasionan varios accidentes</p>
10	Carolina (Comerciante)	29 años Femenino	Ninguna	Comerciante formal	<p>El centro comercial influye positivamente en la movilidad urbana, porque hay varias personas que visitan para comprar.</p> <p>En la zona siempre hay muchachos y eso ocasiona un desorden peatonal y vehicular. Los partidos en el estado nacional tambien generan desorden.</p>	<p>Ella se moviliza en bus cuando tiene que trasladarse para trabajar, pero cuando tiene mercaderia necesariamente debe movilizarse en taxi o colectivo para tener mas espacio de movilizar todas las cosas que una trae.</p> <p>El equipamiento más importante es el campo de las aguas que bien se encuentra cerca a la zona de estudio</p>	<p>Motivo de elección de sistema de transporte: el costo y tambien la rapidez porque necesita llegar rapida a su lugar de trabajo para que pueda trabajar con su mercaderia mas temprano.</p> <p>si tuviera la posibilidad le gustaria desplazarse en taxi pero no esta al alcance de su bolsillo</p>	<p>ha visto que hay mucha desigualdad entre peruanos y venezolanos que quieren trabajar ahí tambien.</p> <p>Piden cupos</p>	<p>Deberia haber más policías ya que en esta zona siempre hay "desobedientes" y eso genera que las personas tengan miedo de ir a comprar por la zona</p>	<p>No respetan los semáforos, eso ocasiona muchos choques</p>
11	María (Ambulante)	61 años Femenino	Adulto Mayor	Comerciante informal	<p>Hay demasiado carro que no son taxis, hay combis que se cruzan y no respetan, debe haber en cada esquina policia de tránsito, semáforos.</p>	<p>Ella se moviliza caminando ya que vive a una cuadra del centro comercial.</p> <p>El estado nacional y polvos azules son los más importantes, ya que vienen personas de distintos conos a comprar.</p>	<p>Motivos de elección de sistema de transporte: rapidez.</p> <p>Si tuviera la posibilidad le gustaria usar los taxis.</p>	<p>Hay poca iluminación en las noches, eso origina que hayan muchos robos, y personas que no son de la zona cobran cupos</p>		
12	Johan (Comerciante)	25 años Masculino	Ninguna	Comerciante formal	<p>El centro comercial influye bastante, es muy concurrido, variedad de productos, y precios más accesibles.</p> <p>Por la falta de semáforos, falta de vías ya no alcanza para todos los autos que hay se debe implementar un mejor asfaltado, semáforos, contenedores de basura, porque eso hace que la gente quiera caminar por las pistas y esto ocasiona muchos accidentes</p>	<p>El se moviliza en taxi ya que es más rápido, pero le gustaria poder ir en motocicla ya que es más barato.</p> <p>El estado nacional es el equipamiento más importante, y la av. 28 de Julio.</p>	<p>Motivo de elección de viaje: el costo.</p> <p>Si tuviera la posibilidad le gustaria desplazarse en moto lineal, ya que es más rápido.</p>	<p>Por ser venezolano menciona que hay mucha desigualdad, y no lo dejan trabajar bien</p>	<p>No ha presenciado actos de corrupcion.</p>	

13	Luciana (Comerciante)	20 años Femenino	Ninguna	Comerciante formal																El centro comercial influye mucho en la movilidad sobre todo en las avenidas pasaje de la república y 28 de julio. En su opinión hay bastante movilidad peatonal y eso es bueno para los comerciantes. Lo que falta son buses para poder transportar a las personas	El centro comercial influye mucho en la movilidad sobre todo en las avenidas pasaje de la república y 28 de julio. En su opinión hay bastante movilidad peatonal y eso es bueno para los comerciantes. Lo que falta son buses para poder transportar a las personas	Ello se moviliza en Bus, pero le gustaría trasladarse en el metropolitano. Las estaciones del metropolitano son los equipamientos más influyentes en la zona ya que diariamente hay gran flujo de personas por ahí	Motivo de elección de un medio de transporte: la seguridad. El medio de transporte más común es el autobús y se encuentra conforme con su servicio, ya que en su país en peor menciona		La inseguridad y deshonestidad de las personas afecta en sus negocios porque ya ha pasado que han querido robar en sus puestos de trabajo.	Los conductores no tienen cuidado de a quien tienen al lado y por eso ocurren los accidentes.
14	Aldair (Comerciante)	60 años Masculino	Adulto Mayor	Comerciante formal															Las ventas influyen mucho en la zona de estudio. El tráfico, muchos carros, las calles mal señaladas ocasionan los problemas de seguridad en la zona. Deben implementar más señalización, más policías que dirijan el tránsito y obliguen a ser más ordenados a los conductores	Las ventas influyen mucho en la zona de estudio. El tráfico, muchos carros, las calles mal señaladas ocasionan los problemas de seguridad en la zona. Deben implementar más señalización, más policías que dirijan el tránsito y obliguen a ser más ordenados a los conductores	El se moviliza en combi y buses. El equipamiento más relevante en la zona considera que es el metropolitano.	Motivo de elección de medio de transporte: muchos aspectos, la rapidez, la seguridad y el bajo costo. Le gustaría poder desplazarse con combi porque es lo más rápido.	Inseguridad de los comerciantes formales con los informales, ya que la municipalidad les cobra cupos a los ambulantes para dejarlos trabajar tranquilos.	Hay mucha delincuencia. Hay mucha corrupción, cobro de cupos	Falta respeto por la vía pública, y eso les afecta porque hace que las personas no quieran venir a comprar.	
15	Mario (Comerciante)	42 años Masculino	Ninguna	Comerciante formal															Es un centro comercial que está en todo pasaje de la república, hay mucha movilidad y tráfico. La av. y el centro comercial están a unos metros (cerca), genera caos y congestiónamiento vehicular. Considera que para mejorar el tránsito vehicular en esa av. podrían cerrar el acceso de centro comercial, pero eso no sería posible porque no le convendría al centro comercial.	Es un centro comercial que está en todo pasaje de la república, hay mucha movilidad y tráfico. La av. y el centro comercial están a unos metros (cerca), genera caos y congestiónamiento vehicular. Considera que para mejorar el tránsito vehicular en esa av. podrían cerrar el acceso de centro comercial, pero eso no sería posible porque no le convendría al centro comercial.	Medio de transporte utilizado para llegar: el metropolitano. Polvos azules y el estado nacional son los equipamientos más importantes en la zona ya que están en av. importantes.	Motivo de elección de sistema de transporte: costo y seguridad. Me gustaría transportarme en un vehículo particular, porque me sentiría más seguro y agilizaría mi ruta, intentaría entrar por zonas donde no haya tanto tráfico.		Hace un mes cuando hubo paro afectó al centro comercial porque la av. Abancó y está cerca y hasta hubo saqueos	Los choferes no respetan a las autoridades, les dan su dinero para que no los multen y así se libran de respetar las reglas de tránsito	
16	Seigo (Comerciante)	28 años Masculino	Ninguna	Comerciante formal															El centro comercial tiene bastante influencia en la zona. El desorden vehicular mayormente se da por los colectivos y la informalidad de las combis. Se debe poner más control por parte de la policía de tránsito y mejoramiento de semáforos.	El centro comercial tiene bastante influencia en la zona. El desorden vehicular mayormente se da por los colectivos y la informalidad de las combis. Se debe poner más control por parte de la policía de tránsito y mejoramiento de semáforos.	Medio de transporte utilizado para transporte su mercadería es el taxi. Las estaciones del metropolitano en la zona de estudio son los equipamientos más relevantes.	Al elegir un medio de transporte el toma en cuenta varios factores como seguridad, costo, rapidez, etc. Le gustaría tener su auto propio ya que le sale muy caro transportar su mercadería en taxi.	Dice que más que todo eso del cobro de cupos se ve más en los ambulantes que en los formales. Hay bastante diferencias.	Aquí hay de todo, fogoteo, asalto a manzanas. Lo que hay son ambulantes, y hay cobro de cupos.		

**ANEXO III**

*Plano de zonificación.*



## ANEXO IV

### UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

#### ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

#### ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS **COMERCIANTES** EN LOS ALREDEDORES DEL CENTRO COMERCIAL POLVOS AZULES

##### I. PRESENTACIÓN

Distinguido usuario, somos alumnas de la escuela profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo y nos encontramos realizando una investigación acerca del “**Comportamiento Social y su influencia en la Movilidad Urbana del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores**”, por ello consideramos necesario conocer su opinión acerca de la problemática en la zona desde su punto de vista, agradeciendo de antemano su gentil atención.

##### II. DATOS GENERALES

Nombre:

Ocupación:

Edad:

##### III. RESPONDA POR FAVOR LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

#### **CONFLICTOS DE MOVILIDAD**

1. ¿Considera usted que el CC. Polvos Azules influye en la movilidad urbana a lo largo de la Av. Paseo de la República? ¿De qué modo?
2. ¿Cuál cree usted que es la principal razón que origina el caos vehicular presente a lo largo de esta avenida? ¿Por qué?
3. En su opinión, ¿Qué cree usted que debe corregirse o implementarse en esta zona para que mejore la movilidad urbana?

#### **NECESIDADES DE MOVILIDAD**

4. ¿Qué medio de transporte utiliza usted para transportar su mercadería y dirigirse a su zona de labores?

5. ¿Qué tipo de equipamiento considera usted que es el más relevante en la zona? (Metropolitano, Polvos Azules, MALI, Estadio Nacional etc).

### ***MOTIVO DE ELECCIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE***

6. ¿Qué factor considera usted el más relevante al elegir un medio de transporte? Costo, seguridad, rapidez, confort, etc.
7. Si tuviera la posibilidad ¿Cómo le gustaría poder desplazarse hacia el CC. Polvos Azules o sus alrededores? Y ¿Por qué?

### ***VALORES CULTURALES***

8. ¿Cree usted que la percepción de inseguridad en esta zona por parte de los visitantes ha afectado en sus labores? ¿De qué forma?
9. ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de tránsito en esta zona? ¿A qué cree que se debe?
10. ¿Ha presenciado usted acciones de corrupción de cualquier tipo en esta zona? Si la respuesta es positiva, ¿Considera que esta corrupción ha influenciado en el tránsito urbano del sector? ¿De qué forma?

## ANEXO V

### UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

#### ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

#### ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS **PEATONES** EN LOS ALREDEDORES DEL CENTRO COMERCIAL POLVOS AZULES

##### II. PRESENTACIÓN

Distinguido usuario, somos alumnas de la escuela profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo y nos encontramos realizando una investigación acerca del “**Comportamiento Social y su influencia en la Movilidad Urbana del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores**”, por ello consideramos necesario conocer su opinión acerca de la problemática en la zona desde su punto de vista, agradeciendo de antemano su gentil atención.

##### III. DATOS GENERALES

Nombre:

Ocupación:

Edad:

##### IV. RESPONDA POR FAVOR LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

##### **CONFLICTOS DE MOVILIDAD**

1. ¿Cuál cree usted que es la principal razón que origina el caos vehicular presente a lo largo de esta avenida? ¿Por qué?
2. En su opinión, ¿Qué cree usted que debe corregirse o implementarse en esta zona para que mejore la movilidad urbana?

##### **NECESIDADES DE MOVILIDAD**

3. ¿Cuál es el motivo de su viaje hacia esta zona? Y ¿Con qué frecuencia lo hace?
4. ¿Con qué medio de transporte se desplaza habitualmente hacia el CC. Polvos Azules o sus alrededores?
5. ¿Qué tipo de equipamiento considera usted que es el más relevante en la zona? (Metropolitano, Polvos Azules, MALI, Estadio Nacional etc).



### ***MOTIVO DE ELECCIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE***

6. ¿Qué factor considera usted el más relevante al elegir un medio de transporte? Costo, seguridad, rapidez, confort, etc.
7. Si tuviera la posibilidad ¿Cómo le gustaría poder desplazarse hacia el CC. Polvos Azules o sus alrededores? Y ¿Por qué?

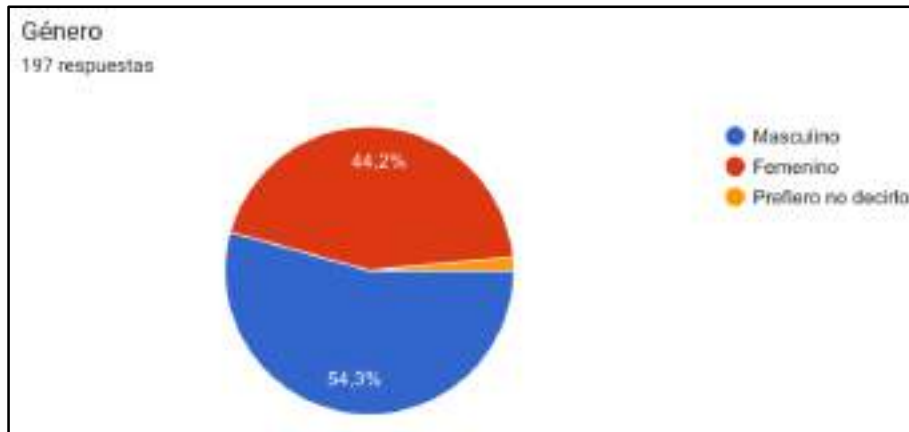
### ***VALORES CULTURALES***

8. En su opinión ¿Cree que el transporte puede agudizar o reducir las diferencias de clases en la sociedad? ¿Por qué?
9. ¿Considera usted que en esa zona existe un diseño y distribución de vías respetuoso con la población vulnerable? ¿Por qué?
10. ¿Cree usted que en la zona se respetan las señales y autoridades del tránsito? ¿Por qué?

## ANEXO VI

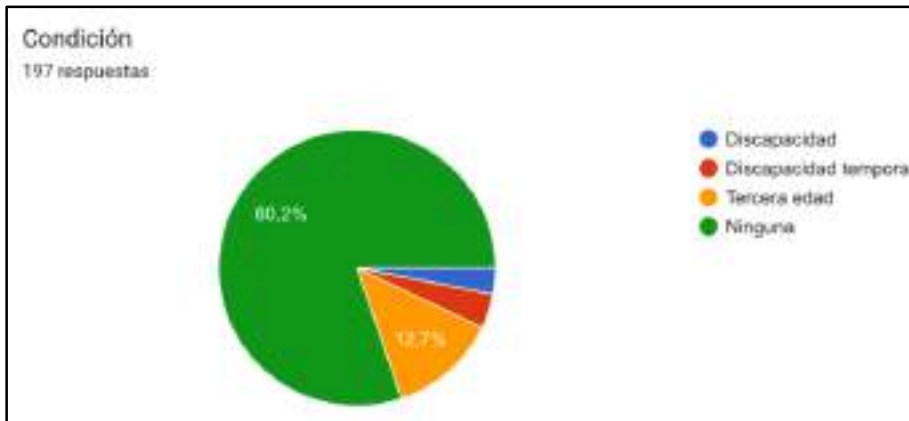
Resultado de encuestas.

**GRÁFICO 1**



Fuente: Elaboración Propia

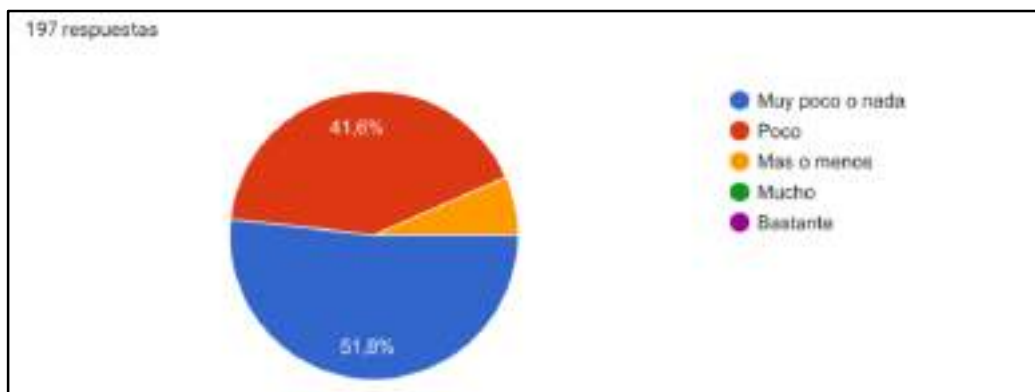
**GRÁFICO 2**



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto al perfil del usuario encuestado podemos visualizar que el género predominante es el masculino con un 54.3% y el femenino obtiene hasta el momento un 44.2%. Con respecto a las condiciones físicas de los participantes se denota que el 80.2% no tiene condiciones a tomar en consideración, asimismo el 12.7% son adultos mayores representando también un porcentaje importante en las encuestas realizadas.

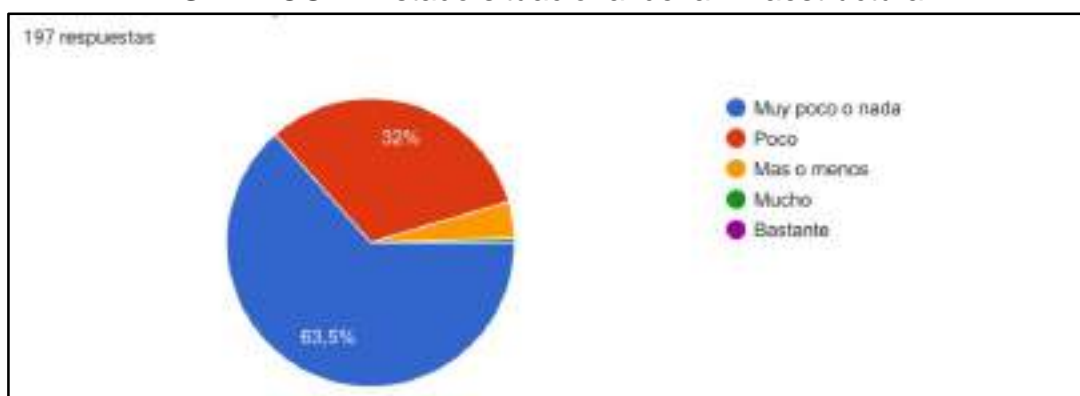
**GRÁFICO 3:** percepción de seguridad



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la percepción de seguridad en la infraestructura de transporte situada en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules, se puede visualizar que la mayoría de los encuestados consideran que la zona es “muy poco o nada” segura con un 51.8%, a ellos le siguen los participantes que consideran “poco segura” la zona de estudio con un 41.6%, finalmente hay un 6.6% que estima este lugar “más o menos” seguro. De lo antes mencionado, se puede concluir que muchos de los visitantes a este Centro comercial y sus alrededores, se encuentran vulnerables y desprotegidos en los paraderos cercanos, dando pie a que elijan otras opciones para realizar actividades similares pero mucho más seguras.

**GRÁFICO 4:** Estado situacional de la infraestructura

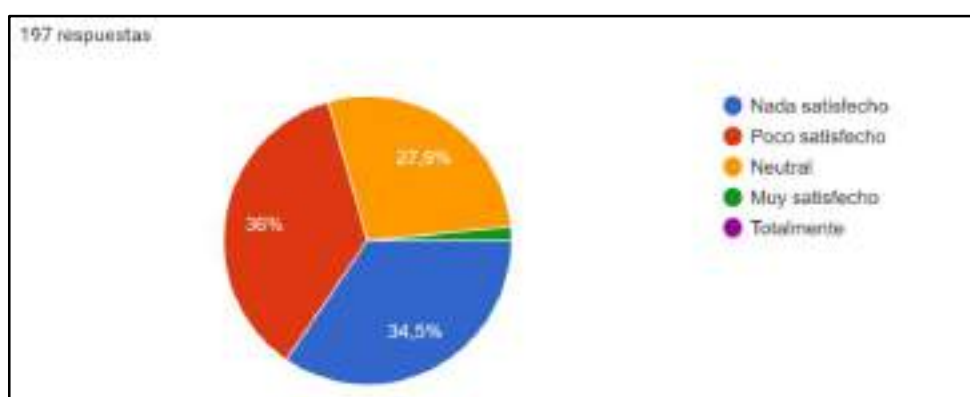


Fuente: Elaboración Propia

En esta segunda pregunta hacemos referencia al mantenimiento que recibe la infraestructura de transporte público en los alrededores del Centro comercial

Polvos Azules, el 63.5% aseguró que se le hace “muy poco o nada” mantenimiento a las calles o paraderos de esta zona. El 32% menciona que han observado “poco” mantenimiento en la zona, por último un 4.5% cree que el mantenimiento es regular. Dando a notar con los resultados que los usuarios de los mismos no se encuentran satisfechos con el diseño y estado actual en el que se encuentran las calles y paraderos de la zona de estudio, lo cual complica el transporte de sus mercaderías y la optimización de las actividades que realizan en su día a día.

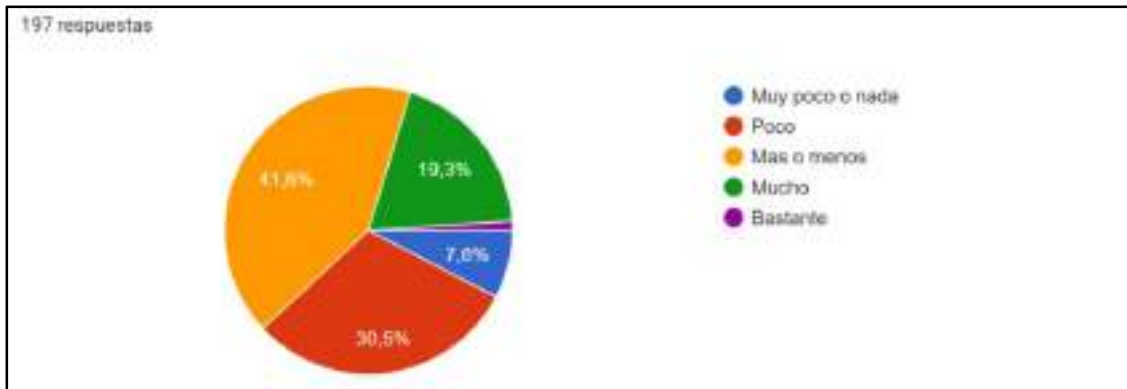
**GRÁFICO 5:** Satisfacción con servicio del Metropolitano



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la satisfacción de los usuarios del metropolitano en las estaciones cercanas al Centro comercial Polvos Azules, predomina un 36% de la población que se encuentra poco satisfecho con los servicios brindados por este medio de transporte, un 34.5% se siente insatisfecho, también encontramos una cantidad significativa de usuarios que toman la posición neutral alcanzando un 27.9%. Esto significa que, a pesar de ser este medio de transporte tan importante en nuestra zona de estudio como lo hemos dado a notar en las entrevistas, donde la mayoría de los visitantes se moviliza por este medio, hay una preocupante insatisfacción y contrariedad en cuanto a las necesidades de movilidad y la calidad de servicio brindado.

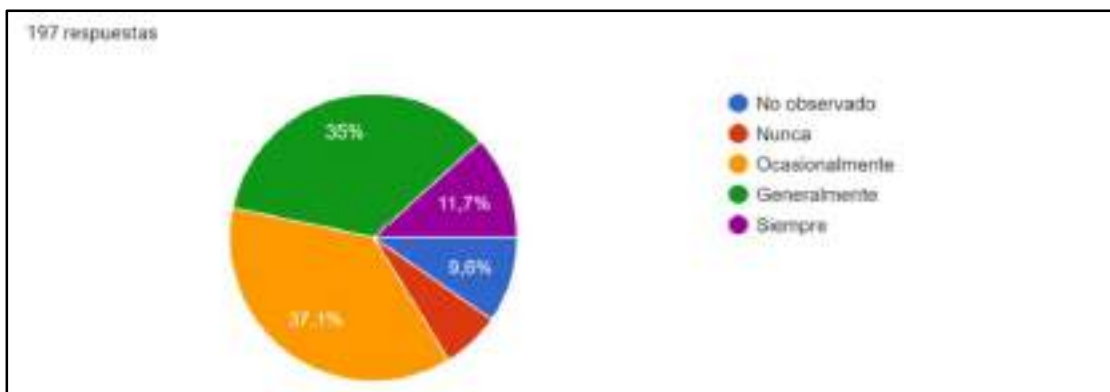
**GRÁFICO 6:** Información del Servicio de Transporte



Fuente: Elaboración Propia

Para este caso, tenemos como resultado un 41.6% de los encuestados que considera que existe regular información sobre las rutas, paraderos, horarios, etc. del servicio de transporte en la zona, un 30.5% menciona que hay poca información al respecto. Sin embargo, un 19.3% está de acuerdo con que hay mucha información de este tema, esto nos hace pensar que tal vez la población es consciente de que existe la información, sin embargo, no se difunde o comparte de manera óptima para que llegue a toda la ciudadanía.

**GRÁFICO 7:** Asaltos en la zona de estudio

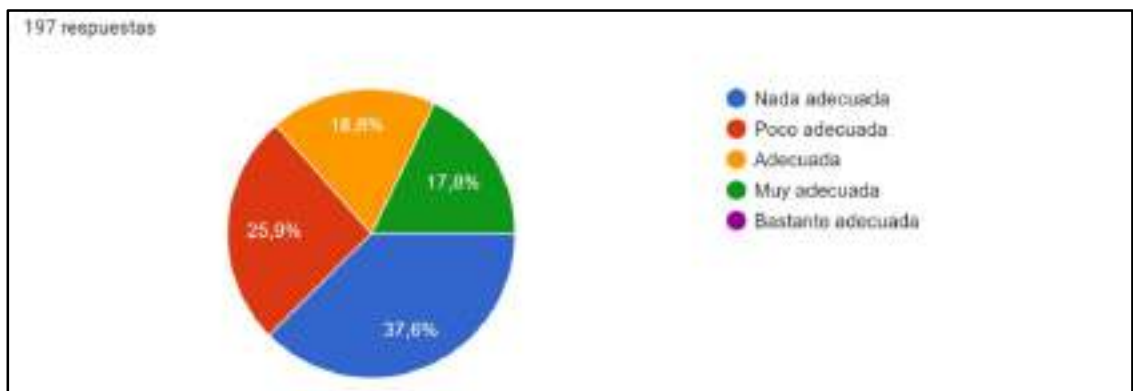


Fuente: Elaboración Propia

La delincuencia e inseguridad ciudadana es un tema muy importante en la zona de estudio, un 37.1% menciona que “ocasionalmente” ha sido testigo y hasta víctima de asaltos o pedido de cupos en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules. Del mismo modo, un 35% confirma que “generalmente” existen ese tipo de hechos en el entorno inmediato de las

instalaciones. También nos encontramos con un 11.7% que siempre observa actos delictivos como los mencionados anteriormente y un 9.6% que no. Si bien es cierto, toda Lima metropolitana está siendo afectada por la delincuencia hoy en día, es preocupante las cifras en muestra la encuesta, porque esto significa que las personas asisten cada vez menos a las instalaciones del centro comercial por miedo a ser asaltados, retrasando así el crecimiento económico en la zona.

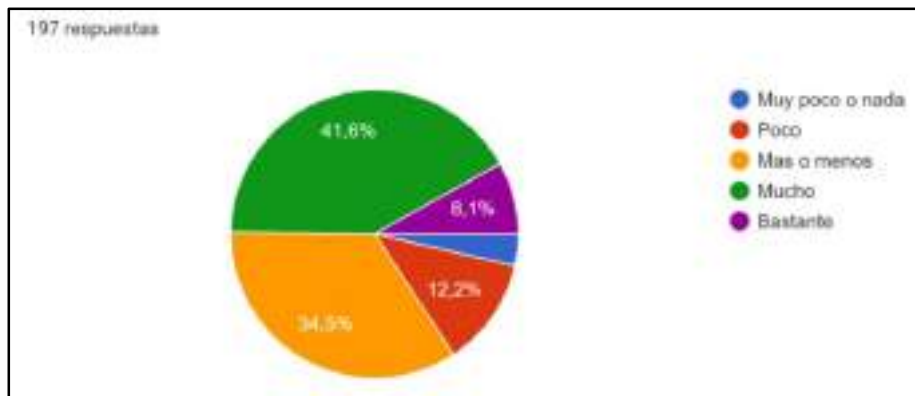
**GRÁFICO 8:** Relevancia de equipamientos sociales



Fuente: Elaboración Propia

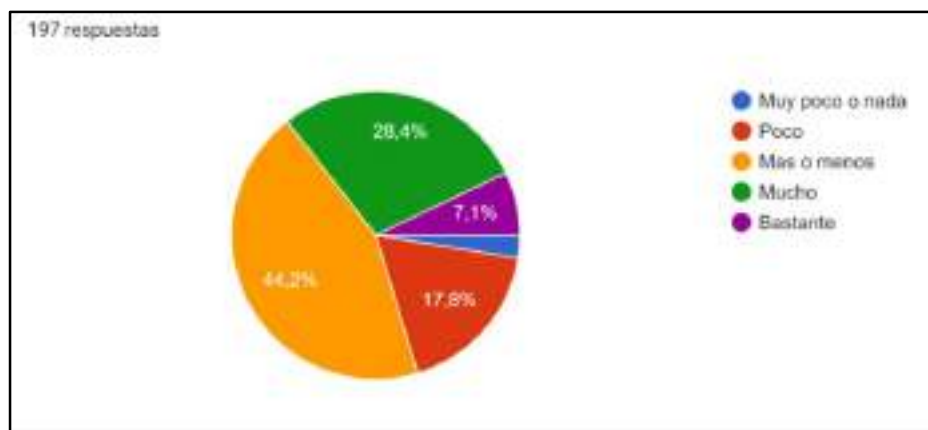
Mediante este gráfico podemos conocer la importancia de los equipamientos sociales en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules, un 37.6% considera que esta zona es “nada adecuada” para realizar actividades de recreación o esparcimiento, un 25.9% la considera “poco adecuada”. Sin embargo, un 18.8% de la población está de acuerdo con que se realicen estas actividades ya que las encuentran “adecuadas”, del mismo modo un 17.8% creen “muy adecuada esta zona” para actividades sociales.

**GRÁFICO 9:** Parque de la Exposición



Fuente: Elaboración Propia

**GRÁFICO 10:** Estadio Nacional

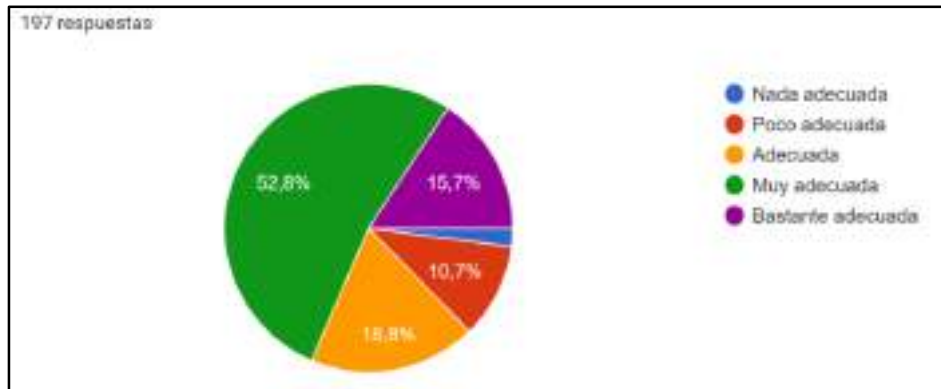


Fuente: Elaboración Propia

Para el caso de nuestra investigación consideramos importante cuantificar la relevancia de los equipamientos sociales más importantes del sector, Empezando por el Parque de la exposición que tiene un 41.6% de personas que mencionan han visitado “mucho” este equipamiento y un 34.5% han frecuentado “bastante” el mismo. En el caso del Estadio Nacional un 44.2% lo ha visitado de manera regular, 28.4% lo ha visitado mucho.

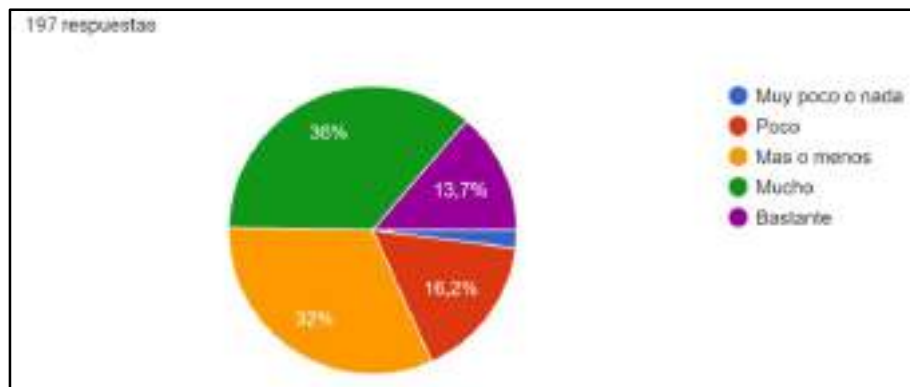
Esto significa que siendo ambos equipamiento tan relevantes y sobre todo cercanos al centro comercial generan una cantidad significativa de aglomeración en cuanto a la movilidad urbana del sector.

**GRÁFICO 11:** Relevancia de equipamientos comerciales



Fuente: Elaboración Propia

**GRÁFICO 12:** Polvos Azules

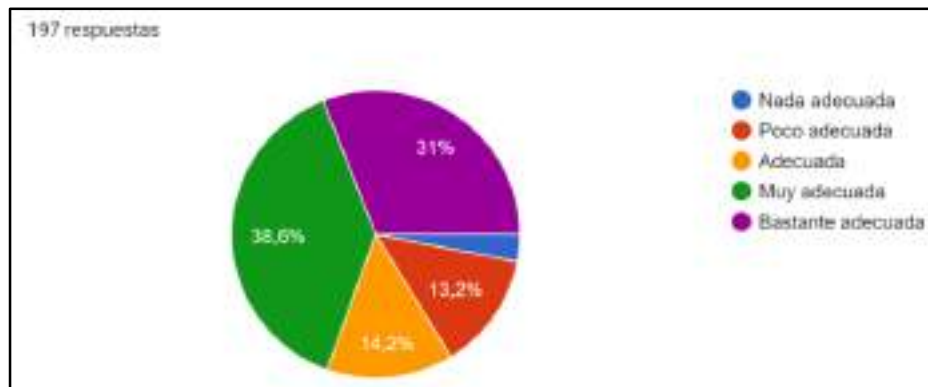


Fuente: Elaboración Propia

Estos gráficos ponen de manifiesto que la gran mayoría de personas encuestadas consideran “muy adecuada” la zona de estudio para realizar actividades comerciales con un significativo 52.8%, el 18.8% la considera “adecuada” y el 15.7% menciona que esta zona es “bastante adecuada” para dichas actividades. Esto se debería a la gran cantidad de crecimiento económico que ha surgido en esta zona teniendo como eje comercial a este importante Centro Comercial Polvos Azules, al cual recurren personas de distintos sectores de Lima, resultando de la encuesta un 36% que ha visitado “mucho” este lugar, y un 32% lo ha hecho de manera regular.

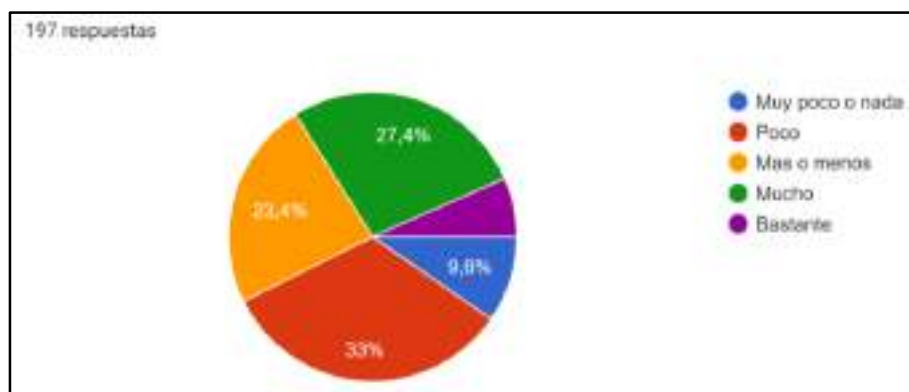


**GRÁFICO 13:** Relevancia de equipamientos culturales



Fuente: Elaboración Propia

**GRÁFICO 14:** Museo de Arte de Lima - MALI




Fuente: Elaboración Propia

Es importante conocer la relevancia que tienen los equipamientos culturales en los alrededores del Centro Comercial polvos Azules. ya que ello se vincula al propósito de nuestra investigación.

## ANEXO VII

Ficha de observación.

FICHA DE OBSERVACIÓN		UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO		
<b>Facultad Profesional de Ingeniería y Arquitectura</b>				
<b>El Comportamiento Social y su influencia en la Movilidad Urbana del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores, Lima-Perú 2011-2021</b>				
DATOS GENERALES				
	Departamento: Lima			
	Provincia: Lima			
	Distrito: La Victoria			
	Avenida: Av. Paseo de la República			
	Área Total: 23,294 m <sup>2</sup>			
	Area Techada: 15,999.54 m <sup>2</sup>			
Fuente: Elaboración Propia				
CONCURRENCIA				
<b>OBSERVACIONES:</b>  Los días más concurridos son los jueves y sábados, los domingos muy por el contrario hay muy poca llegada de clientes al lugar.  Se visualizan vehículos de carga, motocicletas lineales y bastante comercio ambulante en todo el perímetro del centro comercial.  Encontramos presencia policial, pero según lo que nos comentan los ambulantes son solo para cobrar un porcentaje de los "cuponeros" en la zona.		<b>ALTO</b>	<b>MEDIO</b>	<b>BAJO</b>
	Lunes -	4:00 - 6:00 pm	12:00 - 2:00 pm 6:00 - 7:00 pm	9:00am - 12:00pm 7:00 - 9:00 pm
	Martes -	4:00 - 6:00 pm	12:00 - 2:00 pm 6:00 - 7:00 pm	9:00am - 12:00pm 7:00 - 9:00 pm
	Miércoles -	12:00 - 2:00 pm 4:00 - 7:00 pm	- 12:00pm 7:00 - 8:00 pm	9:00am - 11:00pm 8:00 - 9:00 pm
	Jueves -	1:00 - 6:00 pm	11:00am - 1:00pm 6:00 - 8:00 pm	9:00am - 11:00pm 8:00 - 9:00 pm
	Viernes -	4:00 - 6:00 pm	12:00 - 2:00 pm 6:00 - 7:00 pm	9:00am - 12:00pm 7:00 - 9:00 pm
	Sábado -	12:00 - 7:00 pm	10:00am - 12:00pm	9:00 - 10:00 am

		7:00 - 9:00 pm	
	Domingo -	12:00 - 6:00 pm	9:00am - 12:00pm 6:00 - 8:00 pm

**CONFLICTOS DE MOVILIDAD**



Fuente: Elaboración Propia



Fuente: Elaboración Propia

Gran cantidad de motocicletas, es el medio de transporte más visualizado en el perímetro

Algunos de estos motociclistas eran de otra nacionalidad (venezolana) e intimidaban a los vendedores ambulantes



Fuente: Elaboración Propia



Fuente: Elaboración Propia

Presencia policial, pero no es para resguardo de las instalaciones, solo aparecen en ciertas horas del día para cobrar dinero.

El perímetro del centro comercial se encuentra abarrotado de vendedores ambulantes los cuales nos comentan que les pagan a cuponeros para que los dejen tener un espacio.

Formato:	Ficha de Observación y evaluación.		
Elaboración:	<b>Andrea Gallardo Ramos, Dellanyra Camara Minaya</b>		
Fecha de elaboración:	<b>30-05-2022</b>		
Hora de inicio:	<b>10:24 am</b>	Hora de finalización:	<b>12:37 pm</b>

FOTOGRAFÍAS	Título de la fotografía															
	<b>Variable: MOVILIDAD URBANA</b>															
	<b>Categoría: Sistema de Transporte</b>															
	<b>DESCRIPCIÓN</b>															
	<p>Se observa en las imágenes, que fueron tomadas en los alrededores del Centro Comercial Polvos Azules, los distintos medios de transporte encontrados en la zona de estudio, siendo los siguientes: Transporte Público, Privado y de Carga. De los mismos lo que se pudo encontrar de manera repetitiva son las motocicletas, las cuales entendemos que tienen un rol importante en esta zona debido a su agilidad y rapidez para transportar diferentes mercaderías, además de ello son varios los trabajadores de este centro comercial que se desplazan con este medio de transporte.</p> <p>Otro de los que predominan en los alrededores son los taxis y colectivos, que son utilizados por los comerciantes minoristas y clientes por lo general para su visita a dicho lugar.</p> <p>Se ha podido visualizar que los taxis no tienen un lugar en específico para recibir pasajeros, se encuentran dispersos y desordenados, ocasionando un caos vehicular terrible en ciertas horas del día.</p>															
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBCATEGORÍAS</th> <th colspan="3">EVALUACIÓN</th> <th rowspan="2">OBSERVACIÓN</th> </tr> <tr> <th>BN</th> <th>R G</th> <th>ML</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="678 1825 933 1971">Transporte público</td> <td data-bbox="933 1825 1029 1971" style="color: red;">x</td> <td data-bbox="1029 1825 1109 1971"></td> <td data-bbox="1109 1825 1189 1971"></td> <td data-bbox="1189 1825 1401 1971">El transporte público más utilizado es</td> </tr> </tbody> </table>			SUBCATEGORÍAS	EVALUACIÓN			OBSERVACIÓN	BN	R G	ML	Transporte público	x			El transporte público más utilizado es
	SUBCATEGORÍAS	EVALUACIÓN			OBSERVACIÓN											
BN		R G	ML													
Transporte público	x			El transporte público más utilizado es												
																
	Fuente: Elaboración Propia															

					el metropolitano, a pesar de que no hay una estación en el mismo lugar.
	Transporte privado		x		Los taxis generalmente se encuentran en buen estado, sin embargo, son los principales causantes del tráfico en la zona
	Transporte de carga		x		No tienen lugares específicos para un correcto estacionamiento en el exterior, lo que impide un tránsito fluido.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Comportamiento Social y su Influencia en la Movilidad Urbana del Centro Comercial Polvos Azules y Alrededores, Lima - Perú 2011-2021.", cuyos autores son GALLARDO RAMOS ANDREA ROSA, CAMARA MINAYA DELLANYRA JESUS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 7.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 25 de Julio del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE <b>DNI:</b> 08518979 <b>ORCID:</b> 0000-0001-7733-7558	Firmado electrónicamente por: JESPINOLAV el 25- 07-2022 11:35:14

Código documento Trilce: TRI - 0367227