



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil
Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021

Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecta

AUTORAS:

Sotelo Asalde, Carla Alexa (ORCID:[0000-0002-5676-0661](https://orcid.org/0000-0002-5676-0661)) Vilcapoma
Celedonio, Pamela Brigith (ORCID:[0000-0002-1665-8582](https://orcid.org/0000-0002-1665-8582))

ASESOR:

Mg. Suarez Robles, Gustavo Francisco (ORCID:[000-0002-1586-1740](https://orcid.org/000-0002-1586-1740))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LIMA - PERÚ

2021

Dedicatoria

A Dios, por guiar sabiamente nuestras vidas, darnos fortaleza, sabiduría y por permitirnos alcanzar nuestras metas, objetivos y sueños.

A nuestras familias, por su apoyo constante e incondicional motivándonos a ser una mejor versión de nosotras día a día e impulsándonos a conseguir uno de nuestros mayores logros que es ser profesional.

A nuestra alma mater por abrirnos las puertas de su seno científico y habernos albergado todos estos años para poder estudiar nuestra carrera deseada.

Agradecimiento

A nuestros maestros, por guiarnos y transmitirnos su sabiduría y experiencias profesionales, las cuales nos permitieron elaborar satisfactoriamente nuestra tesis y a su vez formarnos para llegar a ser profesionales competentes.

A nuestros compañeros de la facultad por acompañarnos a lo largo de estos años y hacer que esta experiencia sea más grata.

A la Municipal Distrital de los Olivos, por brindarnos información importante y necesaria para la elaboración de nuestra tesis.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras.....	v
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA.....	13
3.1. Tipo y diseño de investigación	13
3.2. Variables y operacionalización	14
3.3. Población, muestra y muestreo	16
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	18
3.5. Procedimientos	20
3.6. Método de análisis de datos.....	21
3.7. Aspectos éticos	22
IV. RESULTADOS	22
V. DISCUSIÓN.....	36
VI. CONCLUSIONES.....	42
VII. RECOMENDACIONES	44
REFERENCIAS.....	45
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 1: Confiabilidad de los instrumentos.....	22
Tabla 2: Correlación entre “El desplazamiento peatonal intraurbano” y “La deserción estudiantil universitaria”	23
Tabla 3: Correlación entre “La accesibilidad y “La deserción estudiantil universitaria”	24
Tabla 4: Correlación entre “El flujo peatonal” y “La deserción estudiantil universitaria”	25
Tabla 5: Correlación entre “El flujo vehicular” y “La deserción estudiantil universitaria”	26
Tabla 6: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los índices de deserción”	27
Tabla 7: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los factores socioeconómicos”	28
Tabla 8: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los factores académicos”	29
Tabla 9: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los índices de deserción”	30
Tabla 10: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los factores socioeconómicos”	31
Tabla 11: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los factores académicos”	32
Tabla 12: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los índices de deserción”	33
Tabla 13: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los factores socioeconómicos”	34
Tabla 14: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los factores académicos”	35
<i>Tabla 15 Ciudades con mayor porcentaje de tráfico (2019).....</i>	<i>28</i>
<i>Tabla 16: Número de Estudiantes Pregrado Tradicional 2019-2 de la Universidad Privada del Norte (2021)</i>	<i>29</i>
<i>Tabla 17: Estrategias de las IES para disminuir la deserción estudiantil</i>	<i>30</i>

Índice de gráficos y figuras

Figura 1: Las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil.....	1
Figura 2: Los estudiantes no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad.....	2
Figura 3: Inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario.....	3
Figura 4: Los alumnos inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto.	4
Figura 5: La minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte.....	5
Figura 6: Las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de los alumnos.	6
Figura 7: Tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios.....	7
Figura 8: El transporte público garantiza incomodidad a los alumnos debido a su mal estado de conservación.....	8
Figura 9: Los alumnos presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad.....	9
Figura 10: Una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios.....	10
Figura 11: El poco eficiente desplazamiento peatonal intraurbano no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados.....	11
Figura 12: La falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria.....	12
Figura 13: Los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar.....	13
Figura 14: Los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte.	14
Figura 15: Los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja.	15

Figura 16: Los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas.	16
Figura 17: La no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario.	17
Figura 18: Un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos.	18
Figura 19: Tasa de graduación en América Latina y el Caribe (2013)	19
Figura 20: Factores determinantes de la deserción universitaria (2015).....	19
<i>Figura 21: Distritos y Zonas de la ciudad de Lima (2012)</i>	<i>20</i>
<i>Figura 22: Proporción de jóvenes que abandonaron sus estudios por zonas (2017).....</i>	<i>20</i>
<i>Figura 23: Desplazamiento peatonal intraurbano.....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 24: Parque automotor en circulación en Lima y Callao 2000 a 2017 (2017).....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 25: Las horas punta en Lima 2009 - 2019 (2019)</i>	<i>22</i>
<i>Figura 26: En 22 distritos están los mayores problemas de tráfico</i>	<i>22</i>
<i>Figura 27: Ubicación de las sedes de universidades en Lima Metropolitana y Callao por tipo de gestión (2019)</i>	<i>23</i>
<i>Figura 28: Número de alumnos/as matriculados en universidades privadas, 2008 – 2018 (2019).....</i>	<i>24</i>
<i>Figura 29: Número de alumnos/as egresados de universidades privadas, 2009 – 2019 (2019).....</i>	<i>24</i>
<i>Figura 30: (%) De egresados en relación de ingresantes, 2008 -2019</i>	<i>25</i>
<i>Figura 31: (%) DE deserción universitaria en universidades de Lima Norte, 2008 – 2019</i>	<i>25</i>
<i>Figura 32: Cantidad de alumnos en la Universidad Privada del Norte, 2016 - 2020</i>	<i>26</i>
<i>Figura 33: Nivel de servicio basado en el confort.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 34: Relación entre los alumnos/as matriculados y egresados en Universidades Privadas, 2008 - 2018 (2019)</i>	<i>27</i>
<i>Figura 35: % de deserción según carrera universitaria en relación al 2018 al 2019.....</i>	<i>27</i>

RESUMEN

El objetivo principal de la investigación fue identificar la relación entre el desplazamiento intraurbano peatonal y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos. Además, se planteó una investigación de tipo básica con enfoque mixto, de carácter transversal correlacional descriptivo y diseño no experimental, donde se está tomando una población finita, conformada por todos los alumnos matriculados en la carrera de administración del semestre 2019-II, obteniendo una muestra conformada por 254 personas por medio del muestreo probabilístico. Asimismo, se confirma la hipótesis de investigación, comprobándose la relación entre ambas variables de estudio, concluyendo que el desplazamiento peatonal intraurbano está afectando a la permanencia de los estudiantes de la carrera de Administración de la Universidad Privada del Norte.

Palabras Clave: *Deserción universitaria, lugar de Residencia, desplazamiento.*

ABSTRACT

The main objective of the research was to identify the relationship between intraurban pedestrian displacement and university student dropout in the administration career of the 2019-II semester of the Universidad Privada del Norte, Los Olivos campus. In addition, I propose a basic type research with a mixed approach, of a descriptive correlational cross-sectional nature and a non-experimental design, where a finite population is being taken, made up of all students enrolled in the administration career of the 2019-II semester, obtaining a sample made up of 254 people through probability sampling. Likewise, the research hypothesis is confirmed, verifying the relationship between both study variables, concluding that intraurban pedestrian displacement is affecting the permanence of the students of the Administration career of the Universidad Privada del Norte.

Keywords: *University dropout, place of residence, displacement.*

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad la educación es un elemento indispensable y necesario para incrementar las posibilidades de éxito profesional, personal, social y familiar, ya que vivimos en una sociedad altamente competitiva, donde se necesita estar constantemente actualizado (Elías M., 2016). Por ello, es fundamental que las personas empleen su tiempo capacitándose, pero esto difícil de lograr, ya que la mayoría de estudiantes recorren largas distancias y periodos de tiempo para poder llegar a su universidad, por ende, invierten más horas desplazándose y menos estudiando, teniendo como consecuencias un mal rendimiento académico lo que conlleva a la deserción universitaria (Rodríguez, P., 2019).

Mirez, A., (2016) detalla la deserción como la fase en la que el estudiante abandona su carrera universitaria por decisión propia o forzada, afectado por circunstancias internas o externas a él. Asimismo, la deserción universitaria, es el mayor problema que afronta la mayoría de universidades en América Latina, donde la tasa de deserción alcanza un promedio de 42% (UNIVERSIA, 2016), observándose que las tasas de porcentaje de egreso son notablemente bajas en relación a la cantidad total de universitarios que ingresan al año (SPADIES, 2014) (Figura 19). Así mismo, el Perú cuenta con una tasa menor en comparación al resto de países en Latinoamérica, pero no es ajeno a esta problemática, ya que encontramos que la deserción universitaria alcanzó una tasa del 12% en el 2019 (Minedu, 2019). Sin embargo, esta tasa se elevó en el año 2020 alcanzando un 18,6% a consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID 19 (Minudu, 2020).

Torres, J. y Tirado, D. mencionan que la deserción tiene un origen multicausal y puede variar según la magnitud e impacto del contexto donde ocurran (2014). Además, Álvarez, J., Jara, B. y Arce, M., destacan cuatro tipos de factores, los cuales son académicos, institucionales, individuales o personales y socioeconómicos (1997, 2017, 2015) (Figura 20).

El factor socioeconómico, es el que genera mayor deserción tanto en Lima y otras ciudades latinoamericanas (Roca, 2016), donde diversos estudios

destacan la relación entre el rendimiento académico y el nivel socioeconómico de los universitarios (Guadalupe, León, Rodríguez y Vargas 2017; Ministerio de Educación 2016). En el Perú se observa que los estudiantes procedentes de familias de bajos recursos, poseen menos oportunidades y menos acceso de aprendizaje (Carrillo S., Salazar V. y Leandro S., 2019), siendo Lima donde se presenta mayor esta problemática, ya que cuenta con zonas ocupadas casi exclusivamente por personas de las mismas características socioeconómicas de forma cercana (Miyashiro y Marcés 2016) (Figura 21), esta estratificación causa que el lugar de residencia del alumno repercuta de manera significativa en la deserción de estudiantes en Lima Metropolitana y Callao (Balarín, N. y Escudero A., 2018) (Figura 22).

Por lo tanto, el lugar de residencia repercute de manera significativa a este factor, ya que los estudiantes necesitan desplazarse desde donde residen hasta su centro universitario, significando que el desplazamiento intraurbano peatonal juegue un rol importante, ya que, es el que permite a los estudiantes puedan movilizarse hasta su universidad, además según el lugar de residencia el alumno afronta diversos problemas al momento de desplazarse hacia su centro universitario (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2020).

Así mismo, Cusco (2019) menciona que el desplazamiento intraurbano peatonal es fundamental, ya que las personas nos trasladamos por diferentes sitios, el partir temprano de casa, esperar un medio de transporte público para ir al trabajo o centro de estudio, etc., siendo estas actividades habituales parte de un espacio público y áreas de concentración de actividades; económicas, sociales, culturales, etc. (Figura 23). Por consiguiente, un sistema educativo de calidad, debería ser accesible a toda la población, de manera que un eficiente desplazamiento del peatón es importante para un mejor aprovechamiento de horas académicas (Graells, P., 2017).

En el Perú este problema tiene como principal escenario a Lima metropolitana, donde la ubicación de los centros universitarios concibe que la población universitaria debido a la distancia, invierte gran parte del tiempo en desplazarse hacia sus destinos (Ministerio de Educación, 2016), además, por ser

el punto de mayor concentración de población a nivel del país, se presenta con mayor intensidad problemas de transportes vehiculares. Siendo Lima, el puesto 3 de las ciudades con flujo vehicular a nivel mundial (RPP noticias, 2019) (Tabla 15), es por ello, que a medida que pasan los años, la congestión vehicular va en aumento generando “horas punta”, pasando a tener nueve horas de tráfico, lo que significa que los limeños están pasando más horas en el tráfico, reduciendo sus horas de productividad diaria, afectando la salud física y mental del peatón (Almeida Del Savio, A. 2019) (Figura 24).

Así mismo, las horas punta se presentan en la mañana de 6am a 9 pm, en la tarde de 12.30 a 2:30 pm y en la noche de 5:00 a 9:00 pm (Tec Corporation, 2020) (Figura 25), dichos horarios son precisamente las horas de ingreso y salida de los alumnos universitarios, incidiendo negativamente en el desplazamiento de estos, ya que los estudiantes se encuentran atrapados en medio de las horas punta a causa de la congestión vehicular.

Además, la gran cantidad de flujo vehicular, hace imposible que el individuo pueda circular peatonalmente, ya que entre las principales avenidas con mayor índice de tráfico vehicular destacan las Av. Panamericana y Av. Universitaria, donde se concentra mayor flujo de personas atrapadas en el tráfico debido a que son vías en donde mayormente transitan camiones de carga pesada, causando que se presente una gran hora punta incontrolable (El comercio, 2019) (Figura 26), donde aquellas vías, son precisamente las que albergan la mayoría de universidades del distrito de Los Olivos, como la universidad privada del Norte, la universidad Cesar Vallejo, entre otras, teniendo como consecuencia el retraso de los estudiantes a su destino, por lo que la seguridad del peatón se ve afectada, ya que se ven en la obligación de cruzar con los vehículos en movimiento por falta de señalización de tránsito, o puentes peatonales que lo muestren como prioridad, conduciendo a los universitarios a la deserción. (Rodríguez, P., 2019).

Por ello la zona a intervenir será la Universidad Privada del Norte, ya que es la universidad con mayor tasa de deserción en relación a las demás universidades de Lima Norte (se encuentra mayor concentración de

universidades), con un índice de 95.1%, observándose que de 441,269 ingresantes en 10 años solo 21,636 lograron egresar (INEI, 2019) (Figura 27, 28, 29, 30 y 31). Asimismo, se tomará como caso de estudio al semestre 2019 - II, ya que en ese semestre se presencié la mayor tasa de deserción en la Universidad Privada del Norte en los últimos 5 años (Universidad Privada del Norte, 2021) (INEI, 2018) (Figura 32), además se enfocará en la carrera de administración, ya que obtuvo un índice de deserción de 10.77%, siendo mayor que el de las demás carreras universitarias (INEI, 2019) (Figura 35).

Es por ello que se plantea como problema de investigación: ¿Cómo se relaciona el Desplazamiento Peatonal Intraurbano con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?, además como problemas específicos se plantearon: ¿Cómo se relaciona la Accesibilidad con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?, ¿Cómo se relaciona el Flujo peatonal con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos? y ¿Cómo se relaciona el Flujo vehicular con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos? (Anexo).

La presente investigación, tiene una justificación veraz a través del análisis de los problemas mencionados, por ello la justificación mostrara cómo se relaciona el Desplazamiento Intraurbano Peatonal con la Deserción Estudiantil Universitaria, ya que, debido a los diversos estudios se identificó varios factores asociados que inciden con la deserción universitaria, donde menciona que el principal causante de este fenómeno es el lugar de residencia, el cual se ubica dentro del factor socioeconómico, además se menciona que desplazamiento intraurbano peatonal es fundamental para esta investigación, ya que el alumno necesita desplazarse desde su lugar de residencia a su centro universitario, y en este trayecto encuentra diversas condiciones como la accesibilidad, los flujos peatonales, flujos vehiculares, etc.

El objetivo general que se busca estudiar en la investigación es: Identificar la relación entre el desplazamiento intraurbano peatonal y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, del distrito de Los Olivos. Como objetivos específicos se plantean los siguientes: Identificar la relación entre la accesibilidad la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, del distrito de Los Olivos, Identificar la relación entre el flujo peatonal y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos y identificar la relación entre el flujo vehicular y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos (Anexo).

Con estos objetivos se ejecutaron las hipótesis, por ello se plantea la hipótesis general de la siguiente forma: El desplazamiento peatonal intraurbano se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, de la misma manera se plantea las siguientes hipótesis específicas: La accesibilidad se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, el flujo peatonal se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos y el flujo vehicular se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos (Anexo).

II. MARCO TEÓRICO

Para conocer más sobre las variables de estudio de la presente investigación, se consideró tomar los posteriores estudios internacionales, los cuales brindan conocimientos necesarios para poder entender mejor las variables de la investigación, por ende Núñez, D., Chavarría, V., y Molina, J., (2016) en su artículo de revista científica, titulada “Influencia de los factores socioeconómicos en la deserción estudiantil de la carrera de ciencias sociales”, tuvo como objetivo identificar y determinar la influencia de los factores socioeconómicos en la deserción estudiantil de la carrera Ciencias Sociales con Mención en Desarrollo Local, 2015 – 2016. El enfoque aplicado fue el cualitativo y la técnica usada para adquirir datos estuvo compuesta por entrevistas grupales e individuales. En sus resultados se mostró que el factor socioeconómico como causa evidente de la deserción universitaria, involucrando la falta de recursos económicos para cubrir gastos de reproducción de materiales, transporte, matrícula y aranceles.

Por otra parte, Larracilla, D., (2017), en su tesis para obtener el título de diseño urbano ambiental, denominada “El peatón en la red urbana de transporte articulado (RUTA): Evaluación de la línea 1: Chachapa - Tlaxcalancingo”, tuvo como objetivo general integrar la movilidad peatonal como un componente prioritario en la Línea 1 de la Red Urbana de Transporte Articulado de la ZMCP. El método empleado en esta investigación fue el descriptivo-analítico, además se apoya del método mixto y se emplearon técnicas documentales de campo. El análisis involucró un conjunto de pregunta que dejaron reconocer las peculiaridades del contexto inmediato a tres estaciones del corredor, en términos de conectividad, estética, seguridad vial, accesibilidad, seguridad personal, confort y legibilidad. Los resultados exhibieron una consideración notablemente reprobatoria de acuerdo al estado, suficiencia, existencia o de los elementos de diseño urbano que estipulan el caminar en el espacio público.

Además, (Fernandez, G.; Hernandez, H.; 2019) en su revista titulada “Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica”, examinó la movilidad peatonal en el centro urbano del distrito de Guadalupe; tomando en cuenta: la caracterización de los niveles de servicio peatonal en las

aceras, el volumen peatonal, los usuarios y sus flujos. La investigación tuvo un enfoque cuantitativo y se realizó una encuesta con el fin de caracterizar a los usuarios, sus viajes y su percepción sobre la infraestructura peatonal. Los peatones mayormente transitan en la zona de análisis entre 5 y 35 minutos (distancias cortas), un 79 % de los viajes caminando son intermodales, siendo el bus es el que mayormente utilizan para transportarse. El Tráfico Promedio Diario Semanal (TPDS) se localiza entre los 170 y los 6,517 caminantes por día.

Para ahondar en el proyecto de investigación se tomaron las siguientes investigaciones nacionales, que proporcionen la información idónea a las variables analizadas, por ello, Abensur, S. (2016), en su estudio de investigación titulada “Factores socioeconómicos y personales relacionados con la deserción estudiantil en la escuela de negocios internacionales de la facultad de ciencias económicas y negocios de la universidad nacional de la Amazonía peruana, 2012-2016”, señala que la deserción es uno de los problemas de mayor importancia que perjudica tanto a los universitarios como a la institución, considerando el lugar de residencia el principal factor para intensificar este suceso de gran preocupación en la Amazonia peruana. El objetivo principal es determinar la relación de los factores personales y socioeconómicos con la deserción de la escuela de negocios internacionales de ambas facultades ubicadas en la Amazonía peruana. La tesis es de tipo ex post facto, teniendo el diseño correlacional – transeccional, además se finalizó, concluyendo que factores personales y socioeconómicos son de mayor influencia en la deserción de los estudiantes de la Escuela de Negocios Internacionales en la Universidad Nacional de la Amazonia en el periodo 2012 al 2016.

Así mismo, Ramírez, M. (2017) en su proyecto de investigación para adquirir el grado de maestro, titulada “Factores individuales y de contexto que inciden en la deserción universitaria de los estudiantes del Programa Beca 18”, presentó como objetivo general; precisar la incidencia de los factores individuales y de contexto en la deserción universitaria de los estudiantes beneficiados del Programa Beca 18. La metodología aplicada fue explicativa no experimental correlacional transversal causal. La muestra se conformó por 74 estudiantes beneficiarios de esta beca, situándose en la Universidad San Ignacio

de Loyola en Lima. El enfoque fue cuantitativo, la técnica usada fue la encuesta y para el instrumento fue el cuestionario. En su producto resalta que entre los factores predominantes se tiene al lugar de contexto con un 54%, factores de capacidades adaptativas en un 28% y factor económico en un 18%.

Por último, Vergara, C. (2018) realizó un estudio en la Pontificia universidad católica del Perú, con el nombre de “Análisis del desplazamiento peatonal intraurbano en la rotonda Pavletich de la carretera central Huánuco – Tingo María” donde examinó en qué forma el desplazamiento peatonal era afectado por el tránsito vehicular. El enfoque fue cuantitativo descriptivo correlacional, las encuestas dieron a conocer que el 86.3% de los peatones presentaban inconvenientes para cruzar la rotonda, el 50% se sentían inseguros cruzando la intersección 21 y el 64.4% sintieron que su desplazamiento se veía perjudicado por el tráfico vehicular. Asimismo, el 74% de los transeúntes mencionaron que las velocidades de los vehículos les incomodaban al cruzar el óvalo, el 72% mencionaron al ruido y el 64% a la inseguridad ciudadana como uno de los principales conflictos en esta zona. Por ello se concluyó que el óvalo necesitaba un rediseño.

Con respecto a las teorías relacionadas a la investigación, tanto para el desplazamiento como la deserción. Se toman como base las siguientes: La movilidad urbana, Lama, C. (2016) afirma que la movilidad urbana, no solo está constituido por el peatón que transita a diario a sus diferentes destinos sino también el transporte público que se emplea a diario.

Asimismo, Borst, H., De Vries, S., Graham, J., Van Dongen, J. y Bakker, I., (2019) explican que solo es posible vivir en la ciudad, movilizándonos desde nuestros hogares, de la forma más conveniente: a pie, en transporte público, en taxi, etc. y entre los diversos lugares para trabajar, estudiar, comprar, vender, y recrearnos. No hay vida en las ciudades si las personas no se desplazan. Este es el derecho originario de todos los otros derechos de acceso inclusivo y con dignidad a la educación, al trabajo, a la salud a la recreación, etc. La movilidad urbana es fundamental en el desplazamiento del peatón.

Es por ello que es importante que las vías cuenten con ciertos requisitos para que puedan ser consideradas vías óptimas y de calidad. Entre estos requisitos, los fundamentales son la seguridad para su uso diario, la conveniencia para el usuario y el confort, con el fin de lograr que el desplazamiento y la estancia sean cómodas y placenteras para el usuario. (Kittelsohn, P., Quade, K., y Hunter, K, 2016)

En la segunda teoría base, se menciona la teoría de la retención universitaria, la cual consiste en mantener a los alumnos universitarios a través de múltiples factores que deberá proporcionar las universidades según las necesidades del estudiante, por ello el objetivo principal de un sistema educativo eficaz, es el egreso de los alumnos con éxito, reducir las tasas de deserción y conseguir la permanencia (Espinosa, J. y Castro, F., 2019). Para lograr esta permanencia es fundamental emplear estrategias que resuelvan los problemas o dificultades que puedan estar afectando al alumno, los cuales puedan conllevar a que este abandone su centro su universitario.

Por ello ODES (2017) menciona que entre estas estrategias encontramos a las académicas, financieras, psicológicas y de gestión universitaria encontrando dentro de ellas a los acompañamientos, asesorías y actividades complementarias para esclarecer, confirmar o aumentar conocimientos, descuentos y becas por méritos deportivos, artísticos o académicos, programas de manejo y detección de características de la salud mental del alumno, programas de movilidad universitaria en pregrado y postgrado, entre otros (Tabla 17).

Además, es necesario conocer los factores que influyen negativamente en esta teoría, los cuales puedan conllevar a que el alumno decida abandonar sus estudios, los cuales son los factores académicos, institucionales, individuales y socioeconómicos (Figura 20) (Álvarez, J., 2016) (Arce, M., 2016) (Jara, B., 2017).

Para profundizar el tema es preciso saber las teorías relacionadas directamente a las variables y dar una idea de lo que se busca investigar y la forma de hacerlo, es por ello que la primera variable es el desplazamiento

peatonal intraurbano, Codhes, D. y Acnur, E. (2016), mencionan que es una tipología de desplazamiento forzado interno que consiste en el desplazamiento forzoso de los residentes de un barrio o ciudad con el fin de adquirir un servicio fundamental. Además, García, E. (2019) señala que las ciudades en las que vivimos, están compuestas por personas con necesidades y actividades específicas, por ello la práctica social de las personas al estar en diferentes lugares, da pie a que tengamos la obligación de desplazarnos. Por ello el desplazamiento peatonal intraurbano se define como la relación entre un origen y un destino (Cusco, 2019), además es primordial en el funcionamiento de la ciudad, ya que hace posible una mejor accesibilidad de los peatones a los bienes y servicios que se ofrecen en su localidad (Barrera, M. 2018) (Figura 23).

Así mismo, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2020) hace mención que la gran cantidad de flujos vehiculares y peatonales afectan al desplazamiento del peatón (universitarios, trabajadores, etc.), por ello, el estudio del flujo peatonal y vehicular delimita puntos importantes que tienen gran importancia para puntualizar los aspectos que afectan el desplazamiento, brindando la posibilidad de planificar y diseñar con los criterios suficientes para crear, conservar y transformar la infraestructura en la cual el peatón se pueda desenvolver con seguridad, comodidad y mejorar la experiencia de desplazarse. (Pulido, R. 2020).

Para el estudio de desplazamiento intraurbano, es necesario definir los aspectos necesarios en la estructuración de una solución a un conflicto de movilidad existente. En cuanto a los factores que directamente influyen en esta variable, es importante enfatizar el concepto de la accesibilidad, la cual es definida como la oportunidad o posibilidad de adquisición de un servicio o bien, que es buscado por cualquier individuo. Además, tiene como finalidad disminuir el tránsito de usuarios motorizados a partir de diversas estrategias que permitan en primer lugar, reducir los desplazamientos, es decir, generar la satisfacción de necesidades a partir del acercamiento a las grandes unidades de servicio, permitiendo que el desplazamiento a largas distancias pueda llevarse con provecho y agrado (Rojas, L., 2019). Además, un mejor acceso, brinda confort al peatón y favorece la optimización del tiempo invertido en los largos

desplazamientos, lo cual permitirá agilizar el dinamismo del flujo de los procesos que debilitan el fácil acceso a un equipamiento, disminuyendo de esta forma las tardanzas del peatón. (Zúñiga, R. 2016).

Como segunda dimensión se considera al flujo peatonal, Flor, Y. y Toscano, C. (2020) mencionan que la infraestructura peatonal urbana es toda instalación destinada a la circulación de personas, tales como aceras, pasos peatonales, etc. Por ello las características de los flujos peatonales son factores muy importantes que se deben considerar en la planeación, diseño y evaluación de estas instalaciones, con el fin de optimizar su operación y utilización. Las principales magnitudes que lo definen son: volumen, velocidad, densidad, capacidad de servicio y nivel de servicio (Figura 33). Además, según Bañón, L., (2019) existen una serie de factores complementarios de entorno que influyen en la utilización de vías peatonales, como son: comodidad, conveniencia, seguridad vial, seguridad pública y economía.

Y como última dimensión se tiene al flujo vehicular, Lozano, Torres, V., y Antún, J. (2020) expresan que el flujo vehicular, producido en un momento y lugar determinado es el resultado de una serie de decisiones individuales de los usuarios de la red vial, cada usuario decide cómo y cuándo recorrer lo que considera el mejor trayecto para llegar a su destino. Su decisión puede basarse en criterios tales como costo, tiempo, seguridad y comodidad. El usuario debe decidir qué ruta recorrer y que modos de transporte utilizar (automóvil, transporte público, etcétera). El tiempo de recorrido en cualquier ruta, desde un cierto origen a un cierto destino, es una función del flujo y de la congestión. Por lo tanto, no es fácil determinar la ruta más pequeña debido a que las horas de mayor flujo vehicular pueden ser un obstáculo inesperado, impidiendo un desplazamiento fluido y cómodo.

Para la segunda variable deserción estudiantil universitaria se puede definir como un número de universitarios que, estando matriculados, renuncian el proceso formativo antes de culminar el ciclo académico, a quienes la universidad considera como retirados (Saldívar R., 2020), además es una dificultad que adquiere especial gravedad en la sociedad universitaria, ya que

no solo se da en un ámbito nacional sino latinoamericano, norteamericano y europeo, siendo tanto de carácter público como privado e involucra a todas las carreras (Olave, G.; Cisneros, M.; Rojas, I.;, 2020). Así mismo se ha convertido en un fenómeno complejo y de múltiples impactos negativos, tanto para el estudiante como para la propia universidad. (Sánchez, G.; Barboza, M.; Castillo, H., 2017). En estos impactos negativos se hallan los factores individuales, socioeconómicos, académicos e institucionales (Figura 20) (Álvarez, J., 2016) (Arce, M., 2016) (Jara, B., 2017).

Con respecto a la deserción universitaria se tiene como primera dimensión el índice de deserción, definiéndose como el área entre la permanencia inicial y la permanencia real, es decir la cantidad de alumnos que inician una carrera universitaria y la cantidad de alumnos que logran culminarla (García, A., 2017). Además, en el Perú se observa que, en las universidades, el número de ingresantes ha ido creciendo considerablemente al transcurrir los años y de igual manera el número de egresados, sin embargo, este último a un ritmo más lento; causando que el índice de deserción sea más alto (INEI,2019) (Figura 34), por consiguiente, se debe realizar un esfuerzo para mantenerlos y evitar el incremento del índice de desertores.

Como segunda dimensión se tomó el factor socioeconómico, donde se estima que la deserción estudiantil universitaria se debe considerar, como una pieza de un proceso de estratificación socioeconómica más amplia (LLado, D.; Mares, H., 2017). Dentro de este factor se haya condiciones como el lugar de residencia, donde los estudiantes universitarios pueden sufrir formas de segregación, debido a la distribución desigual de los grupos socioeconómicos en el territorio urbano (Rodríguez, J., 2016), es decir, un individuo que reside en un sector de la ciudad con poca conectividad, para desarrollar sus actividades tendrá una mayor gasto económico y mayor tiempo de desplazamiento (García, E., 2019). Así mismo, los diferentes estratos socioeconómicos también repercuten en este factor (Brea, M., 2018), donde en Perú, investigaciones muestran que los universitarios de familias bajos recursos, tienen menos acceso y menos oportunidades de aprendizaje (Carrillo S., Salazar V. y Leandro S., 2019).

Y como última dimensión se tiene al factor académico, Guevara, J., (2018) expresa que este factor se asocia a la capacidad intelectual del estudiante, su compromiso académico y su identificación profesional frente a la carrera seleccionada. La capacidad intelectual está vinculada con la capacidad de adaptación y solución de problemas frente a diferentes retos académicos que se le manifiesten y el desarrollo de la inteligencia. Además, Spady, W., (2016) sustenta que existe una alta posibilidad de deserción, en el momento que las distintas fuentes de atribución son de impacto negativo, lo cual conlleva a un provecho estudiantil insuficiente, con bajos índices de incorporación social y compromiso institucional. Por otro lado, si los resultados van de manera positiva y son congruentes con la posición inicial, el universitario alcanza un progreso académico y social preciso, motivando de gran manera su estadía en la universidad. Por otra parte, García, E. (2019) menciona que los estudiantes universitarios presentan mayor prevalencia de ansiedad, estrés y depresión que la población general, conduciéndolos a un mal rendimiento académico, deserción y conductas suicidas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación que se adoptara para el desarrollo del problema a investigar, es el básico, ya que se aportara conocimientos científicos sobre la realidad de ambas variables de estudio, además según Egg, A. (2014) es un procedimiento crítico, controlado, reflexivo y sistemático, cuyo objetivo es encontrar o descifrar fenómenos, relaciones y hechos de un específico aspecto de la realidad (Anexo).

El enfoque será mixto, ya que empleamos ambos enfoques en la investigación, siendo la variable deserción estudiantil universitaria la que se analizara con un enfoque cuantitativo, ya que, trabaja con cantidades precisas, representadas en números reales o porcentuales, por ello, su principal procedimiento es la medición (Hernández, Fernández y Baptista, 2018), es decir, busca datos precisos, que manifiesten información verídica para el proyecto de investigación. Por otra parte, la variable desplazamiento peatonal intraurbano tendrá un enfoque cualitativo, ya que tiene un enfoque múltiple, que brinda una

aproximación explicativa y natural del sujeto de análisis, su fin es explicar los fenómenos en base a los criterios que los individuos les conceden (Alvarez, J., 1999) (Anexo).

Además, el diseño que se aplicara en el proyecto de investigación es el no experimental, ya que no se manipularán las variables, es decir, se estudiara como ocurren estos fenómenos en su ambiente natural. Por ello Hernández, S., (2018) menciona que son análisis que no manipulan las variables, ya que utilizan solo la investigación del fenómeno y el contexto en el que se encuentran los problemas a investigar (Anexo).

Así mismo, el nivel de estudio empleado en la investigación es el nivel transversal correlacional descriptivo, ya que se busca precisar los sucesos, características y propiedades que se dan entre estas dos variables en un periodo de tiempo determinado. Por ende, Hernández, S. & Mendoza, C. (2018) precisan que este tipo de investigación posee como fin detallar características y propiedades de las variables y sus fenómenos en un contexto establecido. Es decir, se recogen datos y se almacena información sobre los problemas a indagar. (Anexo)

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1. Variable 1: Desplazamiento Peatonal Intraurbano (independiente) (Anexo)

- Definición conceptual:

Es la relación entre un origen y un destino, originado por un atractor (destino), el cual puede formar diversos tipos de recorridos peatonales (Cusco, 2019).

- Definición operacional:

El desplazamiento peatonal intraurbano es fundamental en el funcionamiento de la ciudad, ya que hace posible una mejor accesibilidad de las personas a los bienes y servicios que se ofrecen en su localidad, como la educación (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2020). Además, la gran cantidad de

flujos vehiculares y peatonales disuaden el desplazamiento del peatón (universitarios, trabajadores, etc), delimitando puntos importantes que tienen gran relevancia para definir los aspectos que afectan el desplazamiento (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2020).

- Indicadores:

Distancia, tiempo, modo de desplazamiento, volumen peatonal, nivel de servicio basado en el confort, nivel de seguridad peatonal, trayectos, horas de mayor flujo vehicular y costos de viaje.

- Escala de medición:

La escala que se aplicará será nominal politómica, ya que, se podrá responder a cada pregunta con tres o más alternativas respuesta.

3.2.2. Variable 2: La Deserción Universitaria (dependiente) (Anexo)

- Definición conceptual:

Páramo, G; Correa, C, (2000) expresan que es el proceso de abandonar la carrera universitaria de manera forzada o voluntaria, por factores positivos o negativos de condiciones internas o externas del estudiante.

- Definición operacional:

Es una de las principales dificultades que enfrenta la mayoría de centros universitarios en Latinoamérica (Mirez, A., 2014), donde el número de ingresantes ha ido creciendo ampliamente al transcurrir los años, al igual que el número de alumnos egresados, sin embargo, este último a una tendencia menor; causando que la brecha de deserción sea más alta (INEI,2019) (Gráfico 2). Además, Álvarez, J., Jara, B. y Arce, M., coinciden que se pueden distinguir cuatro tipos de factores asociados a la deserción estudiantil universitaria (1997, 2017, 2015),

los cuales son académicos, institucionales, individuales o personales y socioeconómicos.

- Indicadores:

Cantidades de ingresantes, cantidades de graduados, cantidades de desertores, lugar de residencia, nivel de ingreso económico, estrato social, rendimiento académico, disponibilidad de horarios y nivel de estrés académicos.

- Escala de medición:

La escala de razón será la aplicada en esta investigación, ya que, es utilizada para variables cuantitativas, además es más precisa en la información que aporta y es la más fructífera en cuanto a la información que proporciona.

3.3. Población, muestra y muestreo

Población:

Según (Arias, F., 2012) la población es el conjunto finito o infinito de individuos con similares particularidades. Considerando lo que expresa el autor se puede definir que la población es una agrupación de sujetos o seres que coinciden entre si situaciones habituales.

La población seleccionada para el análisis del problema estará conformada por el 100% de los estudiantes de la carrera de administración de la Universidad Privada del Norte del semestre 2019 - II, por lo tanto, nuestra población será de 4,111 (Universidad Privada del Norte, 2021) (Anexo) (Tabla 16).

- Criterios de inclusión:

- ✓ Alumnos matriculados en el semestre 2019 - II de la Universidad Privada del Norte de la sede de Los Olivos.
- ✓ Alumnos de la carrera de administración de la Universidad Privada del Norte de la sede de Los Olivos.

- Criterios de exclusión:
 - ✓ Alumnos matriculados semestres previos y consiguientes del 2019 - II.
 - ✓ Alumnos de otras carreras aparte de administración.

Muestra:

En esta investigación se aplicará el método de muestro probabilístico, en el cual, de acuerdo con Otzen T. y Manterola C., (2017) el muestreo probabilístico es un tipo de muestra estadística que se concentra en examinar y analizar conjuntos determinados de una población estadística, manejando la selección aleatoria. Además, se utilizará la fórmula para la población finita y conocida, ya que se precisa el tamaño de la población y esta es menor a 100,000 (Anexo).

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{i^2(N-1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

$$n = \frac{(1.645)^2 * 6,693 * 0.5 * 0.5}{(0.05)^2 * (4,111) + 1.645^2 * 0.5 * 0.5} = 253.95$$

$n = 254$

n = muestra

N = población = 4,111

p = población a favor = 0.5

q = población en contra = 0.5

Z = nivel de confianza = 1.645 (90%)

i = error de muestra = 0.05

Como resultado, la muestra será de 254 alumnos universitarios matriculados en la carrera de administración del semestre 2019 – II. (Anexo)

Muestreo:

El tipo de muestreo que se empleará es el muestreo “Aleatorio simple” ya que es una técnica que certifica que la totalidad de sujetos que conforman la población objetivo tengan las mismas oportunidades de ser elegidos en la muestra, representando que la posibilidad de elección de un individuo es independiente de la posibilidad que tiene él. (Otzen T. y Manterola C., 2017) (Anexo).

Por ello se empleará este tipo de muestreo en este proyecto, ya que tanto los desertores y egresados del total de alumnos matriculados en la carrera de administración de la Universidad privada del Norte del semestre 2019 - II tendrán la misma oportunidad de participar en este estudio.

Unidad de análisis:

La unidad de análisis estará conformada por alumnos de la carrera de administración de la universidad privada de norte, en el semestre 2019 – II.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

- Técnicas:

Encuesta:

Debido a que maneja una serie de procedimientos generalizados de indagación, donde se reúne y examina un conjunto de datos de una muestra de casos representativos de un universo o población de la que se pretende indagar, relatar, pronosticar y/o exponer un conjunto de particularidades. (García, F., 2002). Por ende, esta técnica nos ayudara a determinar de qué modo se relaciona el desplazamiento peatonal y la deserción universitaria en la Universidad Privada del Norte mediante la vivencia de los estudiantes encuestados (Anexo).

Observación:

Debido a que nos permite tomar información de acontecimientos y registrarla para su posterior análisis, además, la técnica de observación también se puede interpretar como un registro de lo que ocurre. (Díaz, L., 2015) por lo cual esta técnica nos ayudará a poder redactar el acontecimiento presenciado sobre el desplazamiento y la deserción de los alumnos de la universidad Privada del Norte (Anexo).

Entrevistas estructuradas:

Las entrevistas estructuradas se concentran en la exactitud de las respuestas, recopilando datos extremadamente establecidos (QuestionPro, 2018). Por ello, esta técnica contribuirá a conseguir una mejor información, además examina el problema de investigación de forma exhaustiva haciendo preguntas determinadas (Anexo).

- Instrumentos:

Cuestionario

Este instrumento nos permite compendiar información, mediante la formulación de preguntas de forma sucesiva y organizada. (Cuestionario, 2021) Por ello, una vez formulado el cuestionario, nos servirá para obtener datos importantes de las experiencias de los alumnos de administración de la Universidad Privada del Norte (Anexo).

Guía de entrevista

Es un documento que engloba aspectos y preguntas a realizar en una entrevista. (Ortiz, M., 2015) Por lo cual, se empleará para tener las preguntas organizadas y ofrecer una entrevista de éxito a los especialistas (Anexo).

Registros anecdóticos:

Este instrumento nos permite describir hechos, situaciones o fenómenos que han tenido lugar en un periodo de tiempo en el que se haya llevado a cabo un acontecimiento. (Castillero, O., 2015) Por ello, se aplicará para recopilar experiencias y situaciones de los alumnos en sus desplazamientos hacia la universidad privada del Norte (Anexo).

- Validez del instrumento

La investigación será evaluada por expertos, los cuales, validaran y determinaran la consecuencia y sustento de nuestro instrumento. Así mismo, el instrumento será evaluado por tres expertos en el área de arquitectura (Anexo).

- Confiabilidad del instrumento

Se utilizará el coeficiente alfa de Cronbach Para demostrar la confiabilidad de los instrumentos, ya que, evalúa el alcance en que los ítems de un instrumento están correlacionados. Por ende, el alfa de Cronbach es el promedio de las correlaciones entre los ítems que forman el instrumento. (Cronbach, J., 1951). Además, se realizará una prueba piloto, donde se encuestará a 11 estudiantes de la universidad Privada del Norte, que respondan a los criterios de inclusión y exclusión mencionados en la investigación.

3.5. Procedimientos

Se recaudará información a través de una encuesta y una entrevista dirigida a los alumnos universitarios que formen parte de la carrera de administración de la Universidad Privada del Norte, semestre 2019 -II, la cual se realizará en el año 2021 y será de manera virtual, mediante la aplicación "Formularios" de Google, con el objetivo de alcanzar a más personas de diferentes distritos de Lima metropolitana

de forma segura, contribuyendo a detener la propagación de la COVID 19.

Además, se realizará entrevistas vía zoom, con los alumnos universitarios que formen parte de la carrera de administración de la Universidad Privada del Norte, semestre 2019 -II, para recaudar información de sus experiencias desplazándose a su centro universitario.

Así mismo, se efectuará entrevistas vía zoom con los especialistas, para recopilar información desde el punto de vista metodológico sobre las problemáticas que los alumnos encuentran en su desplazamiento.

3.6. Método de análisis de datos

Después de la recopilación de datos se empleará dos métodos estadísticos para estudiar la información, los cuales son:

- Método descriptivo: Se expresa mediante tablas de frecuencia y gráfico de barras con los porcentajes de los datos de las variables estudiadas. Además, se empleará el software estadístico informático SPSS, ya que por su capacidad de trabajar con grandes bases de datos y tener una sencilla interfaz nos ayudará a poder analizarlos con mayor facilidad.
- Método inferencial: El análisis inferencial toma una pequeña porción de un conjunto de datos para hacer inferencias acerca de una mayor cantidad de datos. Utiliza datos estimados y proporciona una desviación estándar para hacer suposiciones sobre un grupo más grande

3.7. Aspectos éticos

Entre los aspectos éticos del presente proyecto de investigación destacamos los siguientes:

- La confiabilidad de nuestras fuentes de investigación aplicadas al proyecto.
- El formulario que se realizará será con el previo consentimiento de los estudiantes universitarios de la Universidad privada del norte y resaltando la condición voluntaria de participación.
- Respeto a la privacidad de la información brindada manteniendo la respuesta de los encuestados en el anonimato.

IV. RESULTADOS

4.1. Prueba Piloto

Se elaboraron dos pruebas pilotos, la primera estuvo conformado con las preguntas del cuestionario, alcanzando una confiabilidad de ,071, sin embargo, la segunda prueba piloto estuvo conformada con las preguntas invertidas del cuestionario, obteniendo una mayor confiabilidad de ,736; ambos resultados obtuvieron un nivel de confiabilidad alto según la tabla de valores recomendados para la evaluación del alfa de Cronbach, ya que su valor oscila entre 0.61 a 0.80 (Ruiz, C., 2016) (Anexo) (Tabla 1).

Por ello se procedió a utilizar el instrumento de la segunda prueba piloto para la muestra conformada por 254 alumnos universitarios matriculados en la carrera de administración del semestre 2019 – I de la Universidad Privada del Norte, alcanzando una confiabilidad de ,905, ubicándose en el rango de 0.81 a 1 en la tabla anteriormente mencionada, por ende, se considera una confiabilidad muy alta (Tabla 1).

Tabla 1: Confiabilidad de los instrumentos.

	Alfa de Cronbach	Nº de elementos
<i>Prueba piloto 1</i>	,713	18
<i>Prueba piloto 2</i>	,736	18
<i>Encuesta definitiva</i>	,905	18

Fuente: Elaboración propia

4.2. Prueba de Hipótesis

4.2.1. Hipótesis general

H1: El desplazamiento peatonal intraurbano se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

H0: El desplazamiento peatonal intraurbano no se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Tabla 2: Correlación entre “El desplazamiento peatonal intraurbano” y “La deserción estudiantil universitaria”

		Correlaciones	
		Desplazamiento peatonal intraurbano	Deserción Estudiantil Universitaria
El desplazamiento peatonal intraurbano	Correlación de Pearson	1	,683**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
La Deserción Estudiantil Universitaria	Correlación de Pearson	,683**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

El valor de significancia es de 0.000 y este es menor que 0.05, por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir, existe una relación favorable entre el desplazamiento peatonal intraurbano con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Además, se obtuvo un índice de correlación de ,683 entre las variables “Desplazamiento peatonal intraurbano” y “Deserción estudiantil universitaria”, ubicándose entre el rango de 0.60 a 0.80 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación alta y positiva.

4.2.2. Hipótesis específicas

Hipótesis 1:

H1: La accesibilidad se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

H0: La accesibilidad no se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Tabla 3: Correlación entre “La accesibilidad y “La deserción estudiantil universitaria”

Correlaciones			
		Accesibilidad	Deserción Estudiantil Universitaria
La Accesibilidad	Correlación de Pearson	1	,624**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
La Deserción Estudiantil Universitaria	Correlación de Pearson	,624**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

El valor de significancia es de 0.000 y este es menor que 0.05, por ende, se niega la hipótesis nula y se valida la hipótesis alternativa, es decir, existe una relación favorable entre la accesibilidad con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Además, se obtuvo un índice de correlación de ,624 entre la dimensión “Accesibilidad” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, ubicándose entre el rango de 0.60 a 0.80 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación alta y directa.

Hipótesis 2:

H1: El flujo peatonal se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

H0: El flujo peatonal no se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Tabla 4: Correlación entre “El flujo peatonal” y “La deserción estudiantil universitaria”

Correlaciones		Flujo Peatonal	Deserción Estudiantil Universitaria
El Flujo Peatonal	Correlación de Pearson	1	,565**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
La Deserción Estudiantil Universitaria	Correlación de Pearson	,565**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

El valor de significancia es de 0.000 y este es menor que 0.05, por ende, se refuta la hipótesis nula y se afirma la hipótesis alternativa, es decir, existe una relación favorable entre el flujo peatonal con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Además, se obtuvo un índice de correlación de ,565 entre la dimensión “Flujo peatonal” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa.

Hipótesis 3:

H1: El flujo vehicular se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

H0: El flujo vehicular no se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Tabla 5: Correlación entre “El flujo vehicular” y “La deserción estudiantil universitaria”

		Correlaciones	
		Flujo Vehicular	Deserción Estudiantil Universitaria
El Flujo Vehicular	Correlación de Pearson	1	,581**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
La Deserción Estudiantil Universitaria	Correlación de Pearson	,581**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

El valor de significancia es de 0.000 y este es menor que 0.05, por ende, se objeta la hipótesis nula y se confirma la hipótesis alternativa, es decir, existe una relación favorable entre el flujo vehicular con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.

Además, se obtuvo un índice de correlación de ,581 entre la dimensión “Flujo vehicular” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa.

4.2.3. Correlaciones entre dimensiones

Tabla 6: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los índices de deserción”

		Correlaciones	
		La Accesibilidad	Índices de Deserción
La Accesibilidad	Correlación de Pearson	1	,460**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Índices de Deserción	Correlación de Pearson	,460**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,460 entre las dimensiones “Accesibilidad” e “Índices de deserción”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y positiva (Tabla 6).

Por lo tanto, mientras siga existiendo una accesibilidad ineficiente los índices de deserción seguirán manteniéndose, ya que la accesibilidad actual no permite que los alumnos pueden acceder a los bienes y servicios correctamente, debido a que se ven obligados a recorrer largas distancias para acceder a estos. Por ello Zaldívar, J. (2021) afirma que la accesibilidad hace que mejore y evolucione todo tanto para bien como puede ser para mal. Además, Guerrero, J., (2021) afirma que Lima y por lo general en el Perú no hay un ordenamiento territorial que permita que los centros conglomerados de población tengan todos los servicios a la mano, por lo cual, si esto fuera diferente el tema de la deserción universitaria sería mucho menor.

Tabla 7: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los factores socioeconómicos”

		Correlaciones	
		La Accesibilidad	Factores socioeconómicos
La Accesibilidad	Correlación de Pearson	1	,571**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores socioeconómicos	Correlación de Pearson	,571**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,571 entre las dimensiones “Accesibilidad” y “Factores socioeconómicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 7).

Por lo tanto, mientras siga existiendo diferencias en los factores socioeconómicos, los problemas de accesibilidad seguirán manteniéndose, ya que las grandes brechas socioeconómicas entre los alumnos originan que tengan grandes diferencias de accesibilidad a los bienes y servicios. Por ello Brea, M. (2005) afirma que, los diferentes estratos socioeconómicos repercuten en Perú, donde, investigaciones muestran que los universitarios de familias de bajos recursos, tienen menos acceso y menos oportunidades de aprendizaje.

Tabla 8: Correlación entre “La accesibilidad” y “Los factores académicos”

		Correlaciones	
		Accesibilidad	Factores académicos
La Accesibilidad	Correlación de Pearson	1	,563**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores académicos	Correlación de Pearson	,563**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,563 entre las dimensiones “Accesibilidad” y “Factores académicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 8).

Por lo tanto, mientras siga existiendo una accesibilidad ineficiente, los factores académicos seguirán siendo afectados, ya que el sistema educativo actual no considera a los equipamientos, la zonificación y la movilidad al momento de ubicar una universidad, causando que los alumnos afronten diversas complicaciones para acceder a su centro universitario. Por ello Graells, P. (2017) sustenta que un sistema educativo de calidad, debería ser accesible a toda la población, ya que es importante para un mejor aprovechamiento de horas académicas.

Tabla 9: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los índices de deserción”

Correlaciones		Flujo Vehicular	Índices de Deserción
El Flujo Vehicular	Correlación de Pearson	1	,382**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Índices de Deserción	Correlación de Pearson	,382**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,382 entre las dimensiones “Flujo vehicular” y “Índices de deserción”, ubicándose entre el rango de 0.20 a 0.40 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación baja y directa (Tabla 9).

Por lo tanto, los problemas de flujo vehicular no repercuten de manera significativa en los índices de deserción, sin embargo, afecta al interés de los alumnos de dirigirse a su centro universitario. Por ello Guerrero, J. (2021) afirma que nosotros vemos un embotellamiento, pero en realidad este tiene múltiples consecuencias, entre ellas afecta a los que están estudiando, ya que los alumnos pierden interés en movilizarse o desplazarse.

Tabla 10: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los factores socioeconómicos”

		Correlaciones	
		Flujo Vehicular	Factores socioeconómicos
El Flujo Vehicular	Correlación de Pearson	1	,505**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores socioeconómicos	Correlación de Pearson	,505**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).
Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,505 entre las dimensiones “Flujo vehicular” y “Factores socioeconómicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 10).

Por lo tanto, mientras siga existiendo problemas de flujo vehicular los problemas en los factores socioeconómicos seguirán manteniéndose, ya que estos problemas de desplazamiento originan que los estudiantes tengan mayores gastos económicos. Por ello Censi, S. (2021) afirma que se gasta demasiado en transporte en el Perú, ya que los costos son demasiado altos, llegando a gastar entre 150 a 200 soles al mes en movilidad

Tabla 11: Correlación entre “El flujo vehicular” y “Los factores académicos”

		Correlaciones	
		Flujo Vehicular	Factores académicos
El Flujo Vehicular	Correlación de Pearson	1	,596**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores académicos	Correlación de Pearson	,596**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,596 entre las dimensiones “Flujo vehicular” y “Factores académicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 11).

Por lo tanto, mientras siga prevaleciendo el flujo vehicular, este se mantendrá incidiendo en los factores académicos, ya que los estudiantes continuaran estancándose en el tráfico durante su trayecto hacia su universidad, perjudicando sus horas de productividad académica. Por ello Spady, W., (2010) sustenta que existe una alta posibilidad de deserción, en el momento que las distintas fuentes de atribución son de impacto negativo, lo cual conlleva a un provecho estudiantil insuficiente, con bajos índices de incorporación social y compromiso institucional.

Tabla 12: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los índices de deserción”

Correlaciones		El Flujo Peatonal	Índices de Deserción
El Flujo Peatonal	Correlación de Pearson	1	,408**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Índices de Deserción	Correlación de Pearson	,408**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,408 entre las dimensiones “Flujo peatonal” y “Índices de deserción”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 12).

Por lo tanto, mientras el flujo peatonal siga perjudicando a los estudiantes y a la población, los índices de deserción prevalecerán, lo cual se debe a la falta de planificación territorial y diseño urbano, ya que estos permitirían que los estudiantes circulen de manera ordenada, logrando contar con espacios óptimos, para un buen desarrollo académico, eliminando los obstáculos en sus desplazamientos que los conlleven a desertar. Por ello Censi, S. (2021) expresa que se debería aprovechar el flujo peatonal, con el que los estudiantes y la población se enfrenta a diario mediante una correcta planificación urbana y diseño territorial, de tal manera que se pueda ver como una oportunidad y no como una opción de desertar a causa de los factores que puedan generar un impacto negativo para el estudiante universitario.

Tabla 13: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los factores socioeconómicos”

		Correlaciones	
		El Flujo Peatonal	Factores socioeconómicos
El Flujo Peatonal	Correlación de Pearson	1	,549**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores socioeconómicos	Correlación de Pearson	,549**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).
Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,549 entre las dimensiones “Flujo peatonal” y “Factores socioeconómicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 13).

Por ello, mientras siga existiendo diferencias en los factores socioeconómicos, las aglomeraciones de flujos peatonales seguirán persistiendo, por lo tanto, el que los ciudadanos no tengan equipamientos aledaños a su residencia o distrito, da pase a que grandes cantidades de personas se desplacen de un punto a otro de la ciudad para poder abastecerse de un servicio. Por ende, Zaldívar, J. (2021) expresa que las aglomeraciones de flujos de estudiantes se generan porque la necesidad es mucha y la oferta es poca, debido a la carencia de equipamientos de educación superior universitaria.

Tabla 14: Correlación entre “El flujo peatonal” y “Los factores académicos”

		Correlaciones	
		El Flujo Peatonal	Factores académicos
El Flujo Peatonal	Correlación de Pearson	1	,485**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	254	254
Factores académicos	Correlación de Pearson	,485**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	254	254

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Se obtuvo un índice de correlación de ,485 entre las dimensiones “Flujo peatonal” y “Factores académicos”, ubicándose entre el rango de 0.40 a 0.60 en la tabla de índices de correlación de Pearson (Barranquilla, J, 2007), por ende, se obtiene una correlación moderada y directa (Tabla 14).

Por lo tanto, mientras sigan apareciendo estos problemas de flujos peatonales, continuará impactando en los factores académicos, ya que los estudiantes enfrentan en sus día a día grandes aglomeraciones de personas durante su trayecto hacia la universidad, viéndose este aspecto como una debilidad que los conlleva a desertar. Por ello, Censi, S. (2021) afirma que el flujo peatonal aparece cuando el peatón se desplaza desde los lugares más periféricos hacia los lugares donde hay mayor presencia de estos equipamientos, entonces las aglomeraciones aparecen, ocasionando que el peatón pierda horas de su formación académica en medio de una situación no planificada.

V. DISCUSIÓN

Con respecto al **objetivo general** (Tabla 2), cuyos resultados muestran que existen una correlación alta y positiva entre las variables “Desplazamiento peatonal intraurbano” y “Deserción estudiantil universitaria”, debido a la necesidad que tienen los alumnos de desplazarse a su centro universitario, en la cual los estudiantes encuentran factores o circunstancias en su desplazamiento que generan que decidan no continuar con sus estudios universitarios (Rodríguez, P., 2019).

Estos descubrimientos son coincidentes con la investigación de Ramírez, M. (2017) donde afirma que los factores predominantes en la deserción estudiantil de los alumnos del programa beca 18 son el lugar de residencia con un 54%, los factores de capacidades adaptativas con un 28% y el factor económico con un 18%. Lo cual el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2020) comprueba, ya que mencionan en su análisis que el lugar de residencia repercute de manera significativa a este problema, ya que los estudiantes necesitan desplazarse, y en este desplazamiento afrontan diversas dificultades que lo pueden orillar a que deserte.

Esto se reafirma en los resultados encontrados en la encuesta realizada a 256 alumnos de la carrera de Administración de la Universidad Privada del Norte, donde el 50.4% estuvo de acuerdo que un deficiente desplazamiento aumenta el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos (Figura 18). Asimismo, de que el 53.5 % estuvo de acuerdo que las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil (Figura 1).

Además, García, E. (2019) menciona que este problema de desplazamiento en los estudiantes universitarios origina mayor prevalencia de ansiedad, estrés y depresión que la población general, conduciéndolos a un mal rendimiento académico, deserción y conductas suicidas. Por esta razón, Espinosa, J. y Castro, F. (2019) en su investigación “Estrategias de permanencia universitaria” mencionan que para lograr la permanencia universitaria es fundamental emplear estrategias que resuelvan los problemas o dificultades que

puedan estar afectando al alumno, los cuales puedan conllevar a que este abandone su centro su universitario.

Conjuntamente, ODES (2017) menciona que se deben implantar estrategias para combatir el aumento de las tasas de deserción como programas de movilidad universitaria en pregrado y postgrado. Al igual que Zaldívar, J. (2021), que agrega que el transporte público debería ser gratuito como en el extranjero que tienen su sistema de buses universitarios cómo la estación naranjal, donde salen alimentadores educativos, que traen y cuidan al estudiante. Siendo este el principal problema, que tanto cuidamos a los estudiantes como futuros personajes que van a ser importantes en la sociedad.

Además, el mismo autor agrega que la virtualidad nos ha enseñado mucho, ha eliminado mucho las horas punta, las ha eliminado básicamente en su totalidad. La virtualidad ha llegado para que estas horas punta y estos viajes, sean mínimos, entonces, esto puede hacer que ahora las universidades se conviertan en laboratorios en donde se experimenten y que las clases teóricas puedan hacerse de manera virtual, ayudando bastante al tema del transporte esta mixtura entre los dos.

Por lo tanto, se concluye que el desplazamiento peatonal intraurbano se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, en base a la información sustraída esencialmente por Ramírez, M. (2017), Zaldívar, J. (2021) y Rodríguez, P. (2019), quienes sustentaron que el desplazamiento peatonal intraurbano tiene un gran impacto en la deserción estudiantil de los universitarios, siendo esta información fundamental para confirmar la relación entre ambas variables de nuestro proyecto de investigación.

Con respecto al **objetivo específico 1** (Tabla 3), cuyos resultados muestran que existe una correlación alta y positiva entre la dimensión “Accesibilidad” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, debido a que la accesibilidad es la posibilidad de adquisición de un servicio o bien de cualquier individuo, sin embargo no todos los estudiantes cuentan con las mismas circunstancias, a causa de que Lima está centralizada y para que algunos

estudiantes puedan recibir algún servicio como la educación, tienen que salir de su zonas de residencia y recorrer largas distancias (Cabada, D., 2021).

Estos descubrimientos son coincidentes con la investigación de Abensur, S. (2016), donde señala que la deserción es uno de los problemas de mayor importancia que perjudica tanto a los universitarios como a la institución, considerando el lugar de residencia, el principal factor para intensificar este suceso. Esto se reafirma en los resultados encontrados en la encuesta realizada a 256 alumnos de la carrera de Administración de la Universidad Privada del Norte, donde el 57,9% estuvo de acuerdo que la accesibilidad es un factor importante para culminar los estudios (Figura 10). Asimismo, el 47,6% estuvo de acuerdo que los alumnos que viven más lejos de su centro su centro universitario tienen mayores posibilidades de desertar (Figura 13).

Además, Zaldívar, J. (2021) añade que hay personas que dicen “No, muy lejos, ya no voy a estudiar ahí, mejor me voy a estudiar a una universidad más cerca y cambio mi carrera, porque cómo yo estoy en Chaclacayo lo más cercano es la Cantuta, entonces ya no estudio arquitectura sino estudio educación, porque en la Cantuta solamente es especialista en Educación”, generando que las personas decidan estudiar otras carreras por temas desplazamiento y accesibilidad.

Por ello Cabada, D., (2021), menciona que por ello es importante que cuando uno planifique una ciudad o se realice un plan específico para cada distrito, el tema de los equipamientos, zonificación y movilidad sean las tres capas que se superpongan para poder utilizarlas y proponer equipamientos que abastezcan la necesidad de estas conexiones, evitando estos largos tramos excesivos de ir de un punto a otro solamente por abastecer el tema de la necesidad educativa.

Por tanto, se concluye que la accesibilidad se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, en base a la información obtenida sustancialmente por Cabada, D., (2021), Abensur, S. (2016) y Zaldívar, J. (2021), quienes sostuvieron que la accesibilidad actual

contribuye al aumento de las tasas de deserción universitaria, siendo esta información esencial para validar la relación entre ambas variables de nuestro proyecto de investigación.

Con respecto al **objetivo específico 2** (Tabla 4), cuyos resultados muestran que existen una correlación moderada y positiva entre la dimensión “Flujo peatonal” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, debido a que se presencia una gran cantidad de estudiantes que vienen a desarrollarse académicamente en el distrito de los Olivos puesto a que viven en distritos dónde hay carencia de estos equipamientos de educación superior que no logra abastecer a toda la población, lo cual produce una gran aglomeración de personas en los paraderos, dónde precisamente se observa un mal diseño de estos, además del déficit de una óptima infraestructura peatonal donde los estudiantes puedan desplazarse de manera segura y cómoda hacia su universidad y no desanimarse a continuar con sus estudios por los factores que inciden en contra a consecuencia de un mal diseño urbano Rodríguez, P.(2019).

Asimismo, Flor, Y. y Toscano, C. (2020) concuerdan con lo expresado, ya que afirman que la infraestructura peatonal urbana debe contribuir a la circulación de personas, tales como aceras, pasos peatonales, etc. Por ello las características de los flujos peatonales son factores muy importantes que se deben considerar en la planeación, diseño y evaluación de estas instalaciones, con el fin de optimizar su operación y utilización de manera inteligente para contribuir con la población.

Por lo cual, Censi, S. (2021) expresa que se puede poner en práctica una solución sostenible como el de las bicicletas motorizadas, de manera que los alumnos puedan recorrer más de 5km por hora, del mismo modo, resalta que para combatir con estos problemas de flujos peatonales a nivel de Lima Metropolitana es fundamental la implementación de carriles reservados para buses.

Sin embargo, Cabada, D. (2021) refuta dicho sustento ya que subraya la idea de que ampliar o aumentar el número de carriles no es la solución. No obstante, concuerda con la idea de que es necesario implementar la movilidad

sostenible, para que los pobladores tengan esa oportunidad, de no solamente elegir un taxi o una mototaxi, sino que también puedan desplazarse en una bicicleta, ya que de este modo los alumnos podrán gozar de un medio de transporte eficaz, sostenible y privado que les garantice un desplazamiento fluido, disminuyendo la aglomeración de peatones en los paraderos y a su vez mejorando la calidad de vida del usuario, logrando disminuir los niveles de deserción universitaria.

Por tanto, se concluye que el flujo peatonal se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos. En base a la información proporcionada principalmente por Rodríguez, P. (2019), Cabada, D. (2021) y Flor, Y. y Toscano, C. (2020) quienes afirmaron que el flujo peatonal se puede solucionar en base a una buena planificación y diseño urbano combatiendo de esta manera los obstáculos que conllevan a que los alumnos deserten, siendo esta información preliminar para corroborar la relación entre la variable y la dimensión de nuestro proyecto de investigación.

Con respecto al **objetivo específico 3** (Tabla 5), cuyo resultados muestran que existe una correlación moderada y positiva entre la dimensión “Flujo vehicular” y la variable “Deserción estudiantil universitaria”, lo cual, según lo expresado en la entrevista realizada a los alumnos de la Universidad Privada del norte, existe un gran congestionamiento vehicular en la intersección de vías con la principal Av. Panamericana Norte, la cual alberga a las principales universidades del distrito, ocasionando que los alumnos busquen otros métodos de transporte para evadir el tráfico y poder tener un desplazamiento fluido, permitiéndoles optimizar su tiempo al desplazarse y obtener un mejor aprovechamiento académico.

Dicha mención, coincide con lo manifestado por Zaldivar, J. (2021) quien sostiene un caso similar, ya que en su etapa como universitario muchos de sus compañeros optaron por abandonar sus estudios en una determinada universidad debido a los flujos vehiculares, distancia y trayecto adusto al que se enfrentaban a diario.

A partir de entonces, Lozano, Torres, V., y Antún, J. (2020) subrayan que el flujo vehicular, producido en un momento y lugar determinado es el resultado de una serie de decisiones individuales de los usuarios de la red vial, cada usuario decide cómo y cuándo recorrer lo que considera el mejor trayecto para llegar a su destino. Su decisión puede basarse en criterios tales como costo, tiempo, seguridad y comodidad. El usuario debe decidir qué ruta recorrer y que modos de transporte utilizar sea automóvil o cualquier otro medio de transporte público.

Además, el tiempo de recorrido en cualquier ruta, desde un cierto origen a un cierto destino, es una función del flujo y de la congestión. Lo cual, RPP Noticias (2020) enseguida comprueba que estos flujos peatonales en la capital se deben a que Lima es una de las ciudades de mayor concentración de población a nivel del país, en donde se presenta con mayor intensidad problemas de transportes vehiculares. Por esta razón Guerrero, J. (2021) ratifica esta información según su experiencia de desplazamiento a su centro de estudios ya que asegura haber vivido estos embotellamientos a causa de la congestión vehicular por lo cual Censi, S. (2021) declara que esto puede ser un factor perjudicial para aquellas personas que no tienen un compromiso universitario fuerte, debido a que todos pasamos por esto, sin embargo, sólo los estudiantes que realmente tienen una meta fija, pueden superar de manera óptima las problemáticas que los aquejan como las horas punta y la congestión vehicular, lo cual de no ser así, los conllevaría con mayor facilidad a la deserción estudiantil universitaria.

Por tanto, se concluye que el flujo vehicular se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos en base a la información proporcionada principalmente por RPP noticias (2020) Guerrero, J (2021) y Censi, S. (2021) quienes sustentaron que el flujo vehicular experimentado sobre todo en la etapa universitaria, no corregido desde ningún aspecto conlleva a que haya mayores índices de que el alumno deserte, siendo esta información preliminar para corroborar la relación entre ambas dimensiones de nuestro proyecto de investigación.

VI. CONCLUSIÓN

Con respecto al **objetivo general**, para cuya discusión diversos autores como Rodríguez, P; García, E y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento concuerdan con los resultados, en los que el desplazamiento peatonal intraurbano se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria; se concluye que el desplazamiento peatonal intraurbano está afectando a la permanencia de los estudiantes de la carrera de Administración de la Universidad Privada del Norte, dado que el deficiente desplazamiento existente no logra disminuir o estabilizar las tasas de deserción universitaria, ocasionando que los estudiantes afronten a diario largos recorridos, embotellamientos, contaminantes acústicos, aglomeraciones de personas dentro de los buses y paraderos, etc., que los afecta en su rendimiento académico, salud mental y permanencia universitaria, corroborándose con los datos de la encuesta, donde el 50.4% de estudiantes de la carrera de Administración estuvo de acuerdo que un deficiente desplazamiento aumenta el estrés académico, afecta el desenvolvimiento y la permanencia de los alumnos (Figura 18).

Con respecto al **objetivo específico 1**, para cuya discusión diversos autores como Cabada, D. y Abensur, S. concuerdan con los resultados, en que la accesibilidad contribuye en el aumento de las tasas de deserción estudiantil universitaria; se concluye que existe una alta relación entre la accesibilidad y la deserción estudiantil universitaria de los estudiantes de la carrera de Administración de la Universidad Privada del Norte, dado por los problemas de accesibilidad que se dan principalmente porque no existe un ordenamiento territorial adecuado, originando que Lima se centralice en ciertos puntos y que los estudiantes recorran largos trayectos para abastecerse de algún servicio como es la educación, esto se corrobora con los datos de la encuesta, donde el 57.9% y 47,6% de estudiantes de la carrera de Administración estuvo de acuerdo que que la accesibilidad es un factor importante para culminar los estudios (Figura 10) y que los alumnos que viven más lejos de su centro su centro universitario tienen mayores posibilidades de desertar (Figura 13).

En relación al **objetivo específico 2**, posteriormente de la discusión con respecto a la aglomeración de peatones y su efecto en la deserción estudiantil universitaria donde la mayoría de autores concordaron que la congestión peatonal se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria, existiendo una controversia entre dos de ellos como Censi, S.y Cabada, D. con respecto a las posibles soluciones en relación al tema, se concluye que la congestión peatonal afecta la estadía de aquellos estudiantes universitarios que no tienen un compromiso fuerte con su vida profesional, lo cual influye en la permanencia de los estudiantes, quienes terminan optando por desertar, lo cual es corroborado por la información recopilada a través de las entrevistas realizadas a los estudiantes de la carrera de administración de la Universidad Privada del Norte, además de los datos de la encuesta realizada a dicho público, donde el 52% de los alumnos están de acuerdo que tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios.

Con respecto al **objetivo específico 3**, para cuya discusión diversos autores como Lozano, Torres, V., y Antún, J. concuerdan con los resultados, en que el flujo vehicular se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria; se concluye que la congestión vehicular en consecuencia de un deficiente desplazamiento intraurbano, incide en la permanencia universitaria de los estudiantes, debido a varios problemas que estos afectan a diario entre ellos se destaca el tráfico y las horas punta quienes se intensifican en los mismos horarios de ingreso y salida de los alumnos de la universidad Privada del Norte, lo cual se corrobora mediante los datos de la entrevista a dicho público donde el 41% de los universitarios afirman que las horas con mayor flujo vehicular coinciden con las horas ingreso y salida de su centro universitario, asimismo el 45% de los estudiantes están de acuerdo en que la falta de fluidez vehicular contribuye al aumento de las tasas de deserción universitaria.

VII. RECOMENDACIONES

Con respecto al **objetivo general**, se recomienda profundizar el estudio de las variables desplazamiento peatonal intraurbano y la deserción estudiantil universitaria, ya que estas tienen un valor de correlación muy alto, observado en la tabla 2, con el fin de dar más relevancia a esta problemática que no ha sido muy estudiada en el país, además de disminuir los problemas de desplazamiento que originan que los alumnos deserten. Asimismo, se recomienda a las universidades, la revisión de los instrumentos tomados en la investigación, con el fin de analizar y comprender desde otro punto de vista este fenómeno.

Con respecto al **objetivo específico 1**, se recomienda analizar los hallazgos obtenidos acerca de la accesibilidad y su contribución en la deserción estudiantil universitaria, para utilizarlo como posibles puntos de partida para próximos planes de accesibilidad urbana, incorporando estos resultados para poder evidenciar los problemas existentes y proponer acciones que los contrarresten o eliminen, así permitiendo que la accesibilidad contribuya a la permanencia de los estudiantes universitarios.

Con respecto al **objetivo específico 2**, se recomienda analizar a mayor profundidad los estudios sobre la dimensión flujo peatonal debido a que es una de las dimensiones que presentó una correlación moderada y directa (tabla 12) brindando información preliminar y crucial para el estudio entre la variable desplazamiento peatonal intraurbano y su relación con la deserción estudiantil universitaria, siendo constatada por los estudiantes de la facultad de administración de la universidad Privada del Norte y diversos autores, en el presente proyecto de investigación.

Con respecto al **objetivo específico 3**, se recomienda profundizar los estudios sobre la dimensión flujo vehicular y su contribución con los índices de deserción universitaria, debido a que presentó una correlación baja en su análisis, sin embargo, esta dimensión según diversas teorías y testimonios de los propios estudiantes ha demostrado presentar una relación directa, por ello se propone analizar la siguiente hipótesis: Los altos niveles de concentración vehicular ocasionan mayor cantidad de alumnos desertores.

REFERENCIAS

- Abensur , S. (2016). *Factores socioeconómicos y personales relacionados con la deserción estudiantil en la escuela de negocios internacionales de la facultad de ciencias económicas y negocios de la universidad nacional de la Amazonía peruana, 2002-2006*. Loreto. Obtenido de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/2425/Abensur_ds.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Acevedo, D., Torres, J., & Tirado, D. (2015). Análisis de la Deserción Estudiantil en el Programa Ingeniería de Alimentos de la Universidad de Cartagena durante el Periodo Académico 2009 - 2013. *Universidad de Cartagena*. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-50062015000100005&lng=en&nrm=iso&tlng=en
- Acevedo, J. (2009). *El transporte como soporte para el desarrollo de Colombia. Una vision al 2040*. Universidad de Los Andes.
- Alcaldia de Medellin. (2014). Plan de Movilidad segura de Medellín 2014 -2020. Obtenido de https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/plan_movilidad_segura_medellin_2014_2020.pdf
- Alexis , M. (2017). *Movilidad peatonal de la centralidad, parroquia urbana de manta - Avenida 2, calle 9 y avenida 4*. Manabí. Obtenido de [file:///C:/Users/PAMELA/Downloads/ULEAM-ARQ-0005%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/PAMELA/Downloads/ULEAM-ARQ-0005%20(1).pdf)
- Álvarez, J. (1997). *Etiología de un sueño o el abandono de la universidad por parte de los estudiantes por factores no académicos*. Bogota: Universidad Autónoma de Colombia.
- Alvarez, J. (1999). *Investigación cualitativa*. Archivos Hispanoamericanos de sexología.
- Alvarez, M. (2017). *Accesibilidad peatonal a los servicios educativos de la ciudad de Ibagué - Tolima, Colombia*. Tesis. Obtenido de

http://dehesa.unex.es/bitstream/10662/6570/1/TFMUEX_2017_Alvarez_Rojas.pdf

Arce, M., Crespo, B. y Míguez, C. (2015). Higher Education Drop-Out in Spain — Particular Case of Universities in Galicia. *International Education Studies*. Obtenido de <http://www.ccsenet.org/journal/index.php/ies/article/view/43580>

Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación. Introducción a la Metodología. Sexta Edición*. Caracas- República Bolivariana de Venezuela: Editorial Episteme.

Banco Mundial. (2017). *MoMomento decisivo: la educación superior en América Latina y el Caribe*. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26489/211014ovSP.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

Bañón, L. (1999). *Infraestructura peatonal - Manual de Carreteras Volumen I (1-20)*. Alicante, España: Universidad de Alicante. Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/650408/Flor_AY.pdf?sequence=1

Barragan, S., & Gonzales, L. (2017). Acercamiento a la deserción estudiantil desde integración social académica. *RESU*. Obtenido de <http://resu.anuies.mx/ojs/index.php/resu/article/view/26/18>

Biblioteca Nacional de Chile [BCN], Departamento de estudios, Extensión y publicaciones, 2003, Centro Microdatos, 2008;, Ministerio de educación de Chile, 2012: , García, 2014: , . . . Acevedo, Torres y Tirado, 2015. (2008). Bogotá .

BOADO C. (2011). *PENSIONES DE ENSEÑANZA Y DESERCIÓN EN ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE HUANCAYO FRANKLIN ROOSEVELT PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNIN*. Junin , Huancayo . Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES>

%20DE%20ENSE%20C3%91ANZA%20Y%20DESERCION%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Borst, H., De Vries, S., Graham, J., Van Dongen, J. y Bakker, I. (2019).

«*Influence of environmental street characteristics on walking route choice of elderly people*. Journal of Environmental Psychology. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/dag/dag_a2014m1-4v60n1/dag_a2014m1-4v60n1p161.pdf

Cabanillas, A. (2018). *CAPITAL HUMANO: EL IMPACTO DE LA DESERCIÓN UNIVERSITARIA SOBRE EL NÚMERO DE GRADUADOS. CASO: UNIVERSIDAD PRIVADA DE LIMA METROPOLITANA, PERIODO 2008 - 2013*". Tesis, Lima. Obtenido de

<https://repositorio.cientifica.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12805/717/T-L-Cabanillas%20A.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cupe, W. (2018). *Calidad educativa y deserción en las instituciones públicas y privadas de lima norte 2013-2021*. Lima. Obtenido de

<http://repositorio.usan.edu.pe/handle/usan/53>

Cusco, G. M. (2019). *CUSCO: UNA CIUDAD PARA CAMINAR*. Cusco, Peru: PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE CUSCO. Obtenido de <https://pubdocs.worldbank.org/en/973031522170409850/Revista-Ed-5-Movilidad-peatonal.pdf>

Delgado S. (2017). *Factores que influyen en la deserción escolar de los alumnos del nivel secundario de una institución educativa del distrito de Marmot, 2017*. Tesis, Lima. Obtenido de

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/28323/delgado_os.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Dextre 2008. (2008). *ANÁLISIS DEL DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN LA ROTONDA DE LA AVENIDA ANGÉLICA GAMARRA*. Lima , Lima .

Obtenido de

<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7089/>

TUPAYACHI_GABRIELA_AN%c3%81LISIS_DESPLAZAMIENTO_PEA
TONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Escalante, M. . (2011). *PENSIONES DE ENSEÑANZA Y DESERCIÓN EN ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE HUANCAYO FRANKLIN ROOSEVELT PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNIN*. UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO DEL PERU, Junin , Huancayo. Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%20DE%20ENSE%20C3%91ANZA%20Y%20DESERCIÓN%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Espinosa, J. y Castro, F. (2019). *Estrategias de permanencia universitaria*. Cúcuta, Colombia: Universidad Simón Bolívar. Obtenido de https://www.revistaavft.com/images/revistas/2020/avft_1_2020/16_estrat egias.pdf

FHWA. (2006). *ANÁLISIS DEL DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN LA ROTONDA DE LA AVENIDA ANGÉLICA GAMARRA*. Lima, Lima. Obtenido de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7089/TUPAYACHI_GABRIELA_AN%c3%81LISIS_DESPLAZAMIENTO_PEA TONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Flor, Y. y Toscano, C. (2020). *Análisis y optimización del nivel de servicio peatonal en la intersección de las Avenidas Garcilaso y Bolivia, Lima*. Lima, Peru: UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS. Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/650408/Flor_AY.pdf?sequence=1

Franco, L. (2017). *Las causas de la deserción estudiantil durante los primeros dos años en las áreas de Ciencias Sociales y Humanidades en dos universidades de Guayaquil*. Lima, Peru. Obtenido de

http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/6188/Franco_db.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García, A. (2004). *Indicadores y estrategias en relación con el abandono y la graduación universitarios*. La Agenda Universitaria. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/279751987_Indicadores_y_estrategias_en_relacion_con_el_abandono_y_la_graduacion_universitarios

García, E. (2019). *Anxiety and depression in university students: relationship with academic performance*. Santiago de Cali, Colombia: Universidad Libre. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/342962914_Ansiedad_y_depresion_en_estudiantes_universitarios_relacion_con_rendimiento_academico#:~:text=Seis%20estudios%20investigaron%20la%20asociaci%C3%B3n, en%20pa%C3%ADses%20del%20tercer%20mundo.

García, E. (2019). *Estudio de vulnerabilidad en la movilidad peatonal en Chilpancingo, Guerrero*. Guerrero, Mexico: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE GUERRERO. Obtenido de <http://ri.uagro.mx/handle/uagro/1027?show=full>

Gibbs, B. y T. Heaton. (2014). Dropout from primary to secondary school in Mexico: A life course perspective, *International Journal of Educational Development*. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S073805931300103X>

Gibbs, B. y T. Heaton. (2014). Dropout from primary to secondary school in Mexico: A life course perspective, *International Journal of Educational Development*. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S073805931300103X>

Girón B. ; Gonzales A. . (2011). *PENSIONES DE ENSEÑANZA Y DESERCIÓN EN ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE HUANCAYO FRANKLIN ROOSEVELT PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNIN*. Junin , Huancayo. Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%20DE%20ENSE%C3%91ANZA%20Y%20DESERCIÓN%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gonzales, F.; Arismendi , K. (2018). Deserción Estudiantil en la Educación Superior Técnico-Profesional: Explorando los factores que inciden en alumnos de primer año. *RESU*. Obtenido de <http://resu.anuies.mx/ojs/index.php/resu/article/view/510/271>

Graells , P. (s.f.).

Guerra, E. (2015). *FACTORES QUE INFLUYEN EN LA DESERCIÓN ESCOLAR Y QUE AFECTAN LA EDUCACIÓN DE CALIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE BÁSICA Y MEDIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA CAMPO BELLO MUNICIPIO DE TIERRALTA CORDOBA*. Bogota. Obtenido de <http://repositorio.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/911/TO-17863.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Guevara, J. (2018). *Factores de la deserción forzada institucional de estudiantes de Estudios Generales Letras de la PUCP*. LIMA, PERU: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERÚ.

Hernandez, R. (2010). *Metodología de la investigación*. México, D.F: México: McGraw Hill Interamericana.

Iglesias, J. ; Jurado, J.; Gomez, M. (2016). *MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LOS ESTUDIANTES DEL POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO JORNADA NOCTURNA EN LA SEDE MEDELLÍN*. Medellin. Obtenido de <https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/768/INVESTI>.

%20MOVILIDAD%20Y%20ACCESIBILIDAD.pdf?sequence=2&isAllowed=y

INEI. (5 de Mayo de 2019). *INEI*. Obtenido de Instituto nacional de estadísticas e informática: <https://www.inei.gov.pe/prensa/noticias/pobreza-monetaria-alcanzo-al-202-de-la-poblacion-en-el-ano-2019-12196/>

INEI. (2019). NÚMERO DE ALUMNOS/AS MATRICULADOS EN UNIVERSIDADES PRIVADAS, 2008-2018. Obtenido de <http://m.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/university-tuition/>

INEI. (2019). *Población de 17 y más años de edad que estudió o estudia educación superior universitaria, según carrera profesional*. Perú: INEI. Obtenido de <https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/nivel-de-educacion-alcanzado-8034/>

INEI. (s.f.). NÚMERO DE GRADUADOS / AS DE UNIVERSIDADES PRIVADAS, 2007 -2019. Obtenido de <http://m.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/university-tuition/>

INSAN CONSULTORES. (2017). *Deserción universitaria en el Perú*. Lima. Obtenido de https://www.youtube.com/watch?v=2_gxTSaO3JE

Jara, B. (2017). *Factores que conducen a la deserción en estudiantes de una universidad privada de Lima Norte - 2017*. Tesis, Universidad Cesar Vallejo . Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/22194/Jara_TBA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Kittelson, P., Quade, K., y Hunter, K. (2013). *Transit capacity and quality of service manual*. Transportation Research Board. Washington, DC: National Academy Press. Obtenido de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7471>

Korhonen J., K. Linnanmäki y P. Aunio. (2014). *Learning difficulties, academic well-being and educational dropout: A person-centred approach*. Obtenido de

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S10416080130022>
52

Lama, C. (2016). *Movilidad urbana digna de participación ciudadana*. Lima.
Obtenido de <https://www.cap.org.pe/pdfs/48aniv/24-fimp.pdf>

Larracilla, D. (2014). *El peatón en la red urbana de transporte articulado (RUTA): Evaluación de la línea 1: Chachapa - Tlaxcalancingo*. Mexico.
Obtenido de
<https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/5781>

LLado, D.; Mares, H. (2017). FACTORES QUE IMPACTAN LA DESERCIÓN ESCOLAR: PERCEPCIÓN DE LOS ESTUDIANTES DE LA ESCUELA PREPARATORIA FEDERALIZADA NO.1 ING. MARTE R. GÓMEZ. *Congreso Nacional de Investigación científica (COMIE)*. Obtenido de <http://comie.org.mx/congreso/memoriaelectronica/v14/doc/2207.pdf>

Londoño L. (2013). Factores de riesgo presentes en la deserción estudiantil en la Corporación Universitaria Lasallista. *Revista Virtual Católica del Norte*.
Obtenido de
<https://revistavirtual.ucn.edu.co/index.php/RevistaUCN/article/view/413>

Lopez, S.; Peña, D. (2019). RESIDENCIA UNIVERSITARIA GREEN BOOK.
Obtenido de
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/19618/2019sergiolopez?sequence=7&isAllowed=y>

Lozada, J. (2014). *Investigación Aplicada: Definición, Propiedad Intelectual e Industria*. Quito, Pichincha, Ecuador: CienciAmérica: Revista de divulgación científica de la Universidad Tecnológica Indoamérica.
Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6163749>

Mataix, L. (2019). *“INFLUENCIA DEL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN LA INTERSECCIÓN DE LAS AVENIDAD ANDRÉS AVELINO CÁCERES CON UNIVERSITARIA, DISTRITO DE CASTILLA - PIURA*. PIURA . Obtenido de

<http://repositorio.unp.edu.pe/bitstream/handle/UNP/1965/CIV-JUA-MIR-2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ministerio de Educación. (2014). Informe nacional sobre el desarrollo en la educación en Colombia. Obtenido de <http://www.ibe.unesco.org/International/ICE/natrap/Colombia.pdf>

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2020). *MANUAL PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE DESARROLLO METROPOLITANO - PDM*. Lima: Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1481389/Manual%20para%20la%20Elaboraci%C3%B3n%20de%20Planes%20de%20Desarrollo%20Metropolitano%20-%20PDM.pdf>

Miranda, V., Quiroz, M. y Bazalar, J. (2018). *IDENTIFICAR LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA DESERCIÓN DE LOS ESTUDIANTES EN UN INSTITUTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR TECNOLÓGICA PRIVADA EN LA CIUDAD DE LIMA*. Lima, Peru: Universidad Tecnológica del Peru. Obtenido de https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/1770/Victor%20Miranda_Mario%20Quiroz_Jose%20Bazalar_Trabajo%20de%20Investigacion_Maestria_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Mirez, A. (2014). *La deserción estudiantil en la facultad de ciencias económicas y empresariales de la Universidad de Piura, y su impacto en los resultados económicos*. Piura: Universidad de Piura. Obtenido de <https://pirhua.udep.edu.pe>

MUTCD. (2009). *ANÁLISIS DEL DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN LA ROTONDA DE LA AVENIDA ANGÉLICA GAMARRA*. Lima . Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/130337/movilidad-peatonal-y-seguridad-ciudadana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Núñez, D., Chavarría, V., & Molina, J. (2011). Influencia de los factores socioeconómicos en la deserción estudiantil de la carrera de ciencias

sociales. *Ciencia e Interculturalidad*. Obtenido de
<https://camjol.info/index.php/RCl/article/view/282>

ODES. (2017). *Deserción en la educación superior*. Colombia: Alcaldía de Medellín. Obtenido de
https://www.revistaavft.com/images/revistas/2020/avft_1_2020/16_estrategias.pdf

OMS. (2004). *Accidente de tráfico se define a "todo aquel hecho producido sobre la vía*. Lima. Obtenido de
[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7089/TUPAYACHI_GABRIELA_AN%
c3%81LISIS_DESPLAZAMIENTO_PEATONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7089/TUPAYACHI_GABRIELA_AN%c3%81LISIS_DESPLAZAMIENTO_PEATONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

OMS. (2013). *MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD CIUDADANA: EVALUACIÓN DE INTERVENCIONES URBANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA COMUNA DE LA GRANJA*. Obtenido de
<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/130337/movilidad-peatonal-y-seguridad-ciudadana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pachao, S.; Tasayco, M.;. (2018). *RENDIMIENTO ACADÉMICO Y FACTORES DE ABANDONO UNIVERSITARIO EN ESTUDIANTES DE ENFERMERÍA DE UNA UNIVERSIDAD PRIVADA 2018*. Tesis , Lima. Obtenido de
[http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/2574/TESES%
20Pachao%20Sandra%2020Tasayco%20Elizabeth.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/2574/TESES%20Pachao%20Sandra%2020Tasayco%20Elizabeth.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

PALACIN, N. . (2011). *PENSIONES DE ENSEÑANZA Y DESERCIÓN EN ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE HUANCAYO FRANKLIN ROOSEVELT PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNIN*. Huancayo. Obtenido de
[http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%
20DE%20ENSE%20C3%91ANZA%20Y%20DESERCIÓN%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%20DE%20ENSE%20C3%91ANZA%20Y%20DESERCIÓN%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Páramo, G; Correa , Carlos;. (2000). *Deserción estudiantil universitaria conceptualización*. Bogotá. Obtenido de file:///C:/Users/Downloads/1075-Texto%20del%20art%C3%ADculo-3396-1-10-20120703.pdf
- Penta Analytics. (2017). En Perú, el 27% de los ingresantes a universidades privadas abandonan su carrera en el primer año de estudios. *Penta Analytics*. Obtenido de <https://www.analytics.cl/educacion/peru-27-los-ingresantes-universidades-privadas-abandonan-carrera-primer-ano-estudios/>
- Quintero, I. (2016). ANÁLISIS DE LAS CAUSAS DE DESERCIÓN UNIVERSITARIA. Obtenido de <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/6253/23783211.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Quintero, J. (2017). Urban mobility as product of an evolutionary system. Obtenido de <http://ateo.wikispaces.com/file/view/Documento+a.C.+JG.pdf>
- Ramírez, M. (2017). *Factores individuales y de contexto que inciden en la deserción universitaria de los estudiantes del programa Beca 18*. Lima Metropolitana: Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/5333?locale-attribute=es>
- Ravazzoli, E. (2017). *ESTUDIO DE MOVILIDAD PEATONAL: DINÁMICAS DEL DESPLAZAMIENTO DE ESTUDIANTES Y EMPLEADOS DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA EN LAS INMEDIACIONES DE LA INSTITUCIÓN*. Bogotá. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24147/1/Segura%20Silva%20-%20Rojas%20Pulido%20281019%20TG.pdf>
- Rivera, L. (2011). *PENSIONES DE ENSEÑANZA Y DESERCIÓN EN ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE HUANCAYO FRANKLIN ROOSEVELT PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNIN* . Obtenido de

<http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%20DE%20ENSE%C3%91ANZA%20Y%20DESERCION%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rodríguez, J. (2016). *Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación*. EURE XXXIV. Obtenido de <http://ri.uagro.mx/handle/uagro/1027?show=full>

Rojas, L. (2019). *ESTUDIO DE MOVILIDAD PEATONAL: DINÁMICAS DEL*. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24147/1/Segura%20Silva%20-%20Rojas%20Pulido%20281019%20TG.pdf>

Roman, M. (2013). FACTORES ASOCIADOS AL ABANDONO Y LA DESERCIÓN ESCOLAR EN AMÉRICA LATINA: UNA MIRADA EN CONJUNTO. *REICE*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/551/55127024002.pdf>

Saldivar R. (2020). *FACTORES PROTECTORES Y DE RIESGO DE LA DESERCIÓN DE ESTUDIANTES DEL SEGUNDO SEMESTRE DE LA ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN INDUSTRIAL DE UNA INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR*. Lima, Peru: Universidad Privada del Norte. Obtenido de https://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12866/8981/Factores_SaldivarA%C3%B1azco_Ramon.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sanabria, L. (2011). *UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO DEL PERU*. Junin , Huancayo. Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/1729/PENSIONES%20DE%20ENSE%C3%91ANZA%20Y%20DESERCION%20EN%20ESTUDIANTES%20DE%20LA%20UNIVERSIDAD%20PRIVADA%20DE%20HUANCAYO%20FRANKLIN%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sánchez , G. ; Barboza, M. ; Castillo , H. (2017). Análisis de la deserción y los factores asociados a la permanencia estudiantil en una universidad

peruana. *Actualidades Pedagógicas*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/317283891_Analisis_de_la_desercion_y_los_factores_asociados_a_la_permanencia_estudiantil_en_una_universidad_peruana

Segura, J. y Rojas, L. . (2019). *Estudio de movilidad peatonal: dinámicas del desplazamiento de estudiantes y empleados de la Universidad Católica de Colombia en las inmediaciones de la institución en Bogotá - Colombia*. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24147/1/Segura%20Silva%20-%20Rojas%20Pulido%20281019%20TG.pdf>

Sevilla, P, Dávila C. (2010). *Influencia de los factores socioeconómicos en la deserción*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/294113283_Influencia_de_los_factores_socioeconomicos_en_la_desercion_estudiantil_de_la_Carrera_de_Ciencias_Sociales

SPADIES. (2014). *Sistema para la Prevención de la Deserción en las Instituciones de Educación Superior en Colombia*. Obtenido de SNIES: <Http://spadies.mineducacion.gov.co/spadies/consultas.html>.

Spady, W. . (2010). *Dropouts from higher*.

Suárez, N. y Díaz, L. (2015). Estrés académico, deserción y estrategias de retención de estudiantes en la educación superior. *Revista de Salud*. Obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/14409/Noem%C3%ADLizeth%20Cortez%20Collantes.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

SUNEDU. (2018). Universidades privadas. *SUNEDU*. Obtenido de <https://www.sunedu.gob.pe/lista-universidades/>

Talabera, R. (2015). *Entornos de movilidad peatonal: Una revisión de enfoques, factores y condicionantes*. Bogotá. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000300001

- Therakomen, P. (2016). *The Experiments for Exploring Dynamic Behaviors in Urban Places*.
- Torres, J., Acevedo, D. y Gallo, L. (2015). CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LA DESERCIÓN Y REPITENCIA ESCOLAR: UNA VISIÓN GENERAL EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO. *Cultura Educación y Sociedad*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/230171172.pdf>
- Torres, J.; Tirado, D. (2014). Análisis de la Deserción Estudiantil en el Programa Ingeniería de Alimentos de la Universidad de Cartagena durante el Periodo Académico 2009 - 2013. *Universidad de Cartagena*. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-50062015000100005&lng=en&nrm=iso&tlng=en
- Tupayachi, G. (2016). *ANÁLISIS DEL DESPLAZAMIENTO PEATONAL EN LA ROTONDA DE LA AVENIDA ANGÉLICA GAMARRA*. Lima, Lima . Obtenido de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7089/TUPAYACHI_GABRIELA_AN%c3%81LISIS_DESPLAZAMIENTO_PEA_TONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- UNESCO. (2004). *MODELO CONCEPTUAL PARA LA DESERCIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA CHILENA*. Santiago. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-07052008000200004&script=sci_arttext
- UNIVERSIA. (2015). Deserción estudiantil: 3 de cada 10 estudiantes se gradúan en argentina. *Universia*. Obtenido de <http://noticias.universia.com.ar/educacion/noticia/2015/03/31/1122497/de>
- Universia. (2021). Obtenido de Universia: <https://www.universia.net/cl/actualidad/orientacion-academica/cual-duracion-real-promedio-carreras-1163249.html>
- Universidad Privada del Norte. (2021). *ESTUDIANTES POR FACULTADES, CARRERAS Y PROGRAMAS*. Obtenido de Universidad Privada del

Norte: <https://www.upn.edu.pe/transparencia/estudiantes-por-facultades-carreras-y-programas>

Universidad Privada del Norte. (2021). *NÚMERO DE EGRESADOS PREGRADO TRADICIONAL 2017 - 2021*. Obtenido de Universidad Privada del Norte:
<https://www.upn.edu.pe/sites/default/files/documentos/resumen-egresados-2019.pdf>

Universidad Privada del Norte. (2021). *Número de Estudiantes Pregrado Tradicional 2019-2*. Obtenido de Universidad Privada del Norte:
<https://www.upn.edu.pe/transparencia/estudiantes-por-facultades-carreras-y-programas>

Valenzuela, L.; Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612015000300001&script=sci_arttext&tlng=en

Valenzuela, M. ; Talavera, R. (2015). *Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes*. Granada. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612015000300001&script=sci_arttext&tlng=en

ANEXOS

Anexo. Matriz de operacionalización de variables

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Método
¿Cómo se relaciona el Desplazamiento Intraurbano Peatonal con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?	Identificar la relación entre el desplazamiento intraurbano peatonal y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, del distrito de Los Olivos	El desplazamiento peatonal intraurbano se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos	<p>ENFOQUE: Mixto</p> <p>TIPO: Investigación Básica</p> <p>DISEÑO: No experimental</p> <p>MÉTODO: Descriptivo</p>
Problema Específico	Objetivo Específico	Hipótesis Específicos	
¿Cómo se relaciona la Accesibilidad , el flujo vehicular y el flujo peatonal con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?	Identificar la relación entre la accesibilidad y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos, del distrito de Los Olivos	La accesibilidad se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos	<p>NIVEL: Correlacional transversal</p> <p>POBLACIÓN: Estudiantes de la carrera de administración matriculados en el semestre 2019 - II de la Universidad Privada del Norte.</p>
¿Cómo se relaciona el Flujo peatonal con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?	Identificar la relación entre el flujo peatonal y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.	El flujo peatonal se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos	<p>MUESTRA: 254 alumnos matriculados en el semestre 2019 - II de la carrera de administración.</p> <p>TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS: Entrevistas, encuestas y mapeos</p>
¿Cómo se relaciona el Flujo vehicular con la Deserción Estudiantil Universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos?	Identificar la relación entre el flujo vehicular y la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos.	El flujo vehicular se relaciona favorablemente con la deserción estudiantil universitaria en la carrera de administración del semestre 2019-II de la Universidad Privada del Norte, sede Los Olivos	<p>INSTRUMENTO DE PROCESAMIENTO DE DATOS: Cuestionario</p>

Anexo. Matriz de operacionalización de variables

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable Independiente 1: Deserción estudiantil universitaria	Páramo, G y Correa, C., 2000) expresan que la deserción universitaria, es el proceso de abandono, voluntario o forzado de la carrera en la que se matricula un estudiante, por la influencia positiva o negativa de circunstancias internas o externas a él o ella	La deserción universitaria es una de las principales dificultades que enfrenta la mayoría de instituciones de educación superior en Latinoamérica (Mirez, A., 2014), observándose que, en las universidades, el número de ingresantes ha ido creciendo considerablemente al transcurrir los años y el número de egresados también, sin embargo, este último a un ritmo más lento; causando que la brecha de deserción sea más alta (INEI,2019) (Gráfico 2). Además, Álvarez, J., Jara, B. y Arce, M., coinciden que se pueden distinguir cuatro tipos de factores asociados a la deserción estudiantil universitaria (1997, 2017, 2015), los cuales son académicos, institucionales, individuales o personales y socioeconómicos.	ÍNDICES DE DESERCIÓN	Cantidad de ingresantes	De razón de tipo Likert
				Cantidad de egresados	
				Cantidad de desertores	
			FACTORES SOCIOECONÓMICO	Lugar de residencia	
				Nivel de Ingreso económico	
				Estrato social	
			FACTORES ACADÉMICOS	Rendimiento académico	
				Disponibilidad de horarios	
				Niveles de estrés académicos	

Anexo. Matriz de operacionalización de variables

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
<p>Variable dependiente 2: El desplazamiento peatonal intraurbano</p>	<p>El desplazamiento peatonal intraurbano se define como la relación entre un origen y un destino, este desplazamiento es provocado por un atractor (destino), que según sea la fuerza máxima de atracción, puede generar diferentes tipos de recorridos peatonales (Cusco, 2019).</p>	<p>El desplazamiento intraurbano peatonal es fundamental en el funcionamiento de la ciudad, ya que hace posible una mejor accesibilidad de las personas a los bienes y servicios que se ofrecen en su localidad, como la educación, (Barrera, M. 2018). Además, la gran cantidad de flujos vehiculares y peatonales disuaden el desplazamiento del peatón (universitarios, trabajadores, etc.), delimitando puntos importantes que tienen gran relevancia para definir los aspectos que afectan el desplazamiento (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2020).</p>	<p>ACCESIBILIDAD</p>	Distancia	<p>Nominal politomica</p>
				Tiempo	
				Modo de desplazamiento	
			<p>FLUJO PEATONAL</p>	Volumen peatonal	
				Nivel de servicio basado en el confort	
				Nivel de seguridad peatonal	
			<p>FLUJO VEHICULAR</p>	Trayectos	
				Horas de mayor flujo vehicular	
				Costos de viajes	

Anexo. Instrumento: Cuestionario - Desercion Estudiantil Universitaria

V1: DESERCIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA		
INDICADOR	Nº	DIMENSIONES / ítems
DIMENSION 1: ÍNDICES DE DESERCIÓN		
Cantidad de ingresantes	1	El deficiente desplazamiento intraurbano peatonal impacta en un alto porcentaje a los alumnos recién ingresados
		El poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados
Cantidad de graduados	2	Una buena accesibilidad es un factor importante para poder culminar los estudios
		Una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios
Cantidad de desertores	3	La congestión vehicular contribuye al aumento de las tasas de deserción universitaria.
		La falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria.
DIMENSION 2: FACTORES SOCIOECONÓMICOS		
Lugar de residencia	4	Los alumnos que viven más lejos de su centro su centro universitario tienen mayores posibilidades de desertar
		Los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar
Nivel de Ingreso económico	5	Los ingresos económicos de los universitarios son insuficientes para poder solventar sus gastos de transporte.
		Los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte.
Estrato social	6	Los estudiantes de clase económica alta tienen más probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja.
		Los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja.
DIMENSION 3: FACTORES ACADÉMICOS		
Rendimiento académico	7	Los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos restan productividad a las horas académicas.
		Los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas
Disponibilidad de horarios	8	La incompatibilidad de horarios académicos dificultan la permanencia del estudiante universitario.
		La no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario.
Nivel de estrés académico	9	Un deficiente desplazamiento aumenta el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos.
		Un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos.

Anexo. Instrumento: Cuestionario - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

V2: DESPLAZAMIENTO PEATONAL INTRAURBANO		
INDICADOR	N.º	DIMENSIONES / ítems
DIMENSION 1: ACCESIBILIDAD		
Distancia	10	Las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario favorecen la deserción estudiantil.
		Las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil.
Modo de desplazamiento	11	Los estudiantes utilizan más de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad.
		Los estudiantes no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad.
Tiempo	12	Usualmente los alumnos universitarios tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario.
		Inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario.
DIMENSION 2: FLUJO VEHICULAR		
Trayectos	13	Los alumnos usualmente encontraban contratiempos en su trayecto.
		Los alumnos inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto.
Costos de viajes	14	La mayoría los alumnos gastan más de 10 soles diarios en transporte.
		La minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte.
Hora de mayor flujo vehicular	15	Las horas con mayor flujo vehicular coinciden con las horas ingreso y salida de los alumnos.
		Las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de los alumnos.
DIMENSION 3: FLUJO PEATONAL		
Volumen peatonal	16	Tomar un medio de transporte es complicado debido a la gran cantidad de peatones universitarios.
		Tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios.
Nivel de servicio basado en el confort	17	El transporte público no garantiza comodidad a los alumnos debido a su mal estado de conservación.
		El transporte público garantiza incomodidad a los alumnos debido a su mal estado de conservación.
Nivel de seguridad peatonal	18	Los alumnos no presencian señales de seguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad
		Los alumnos presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad

Anexo. Instrumento: Fichas de registros - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Claudia Obaldo	FECHA: 26/09/2021
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Bueno, en mi caso, yo vivo por Canta Callao, tenía que tomar el micro 2 veces, así que era un poco complicado, ya que a veces los micros no estaban a la hora y eso hacía que se me complique el horario con algunos cursos. También el tráfico que era muy complicado en hora punta, además en cada término de horario salía demasiada gente de la universidad, entonces había demasiada aglomeración y mucha gente en el carro. Era difícil tomar 2 veces el carro y encontrarlo lleno, llegaba muy cansada y llevar mochila es demasiado estresante y cansado.	La alumna Claudia menciona que usualmente utilizaba 2 medios de transporte para desplazarse, los cuales no solían pasar a la misma hora, conllevándola a pasar mucho tiempo en el paradero, exponiéndola a diversos peligros. Además, en sus horarios de ingreso, hallaba grandes aglomeraciones de personas, lo cual la retrasaban y complicaban su horario. Así mismo, coincidían con la hora punta, causándole estrés y agotamiento.

A quien corresponda

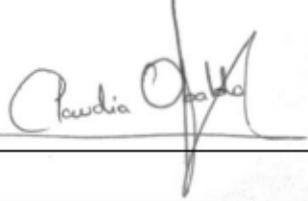
Por medio de la presente

Yo: Claudia Danielle Obaldo Berrios

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 10/12/2021

Firma:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claudia Obaldo', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Copiar formato

Arial Narrow 11

Está compartiendo la pantalla Deja de

Buscar Reemplazar Seleccionar

Portapapeles Fuente Párrafo Estilos

FECHA:

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 20

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Carla Sotelo

Claudia Obaldo

Pamela Brighth Vilcapoma Celedonio

Página 1 de 1 57 palabras Español (Perú) 230%

23:22 26/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Ronald Pérez	FECHA: 26/09/2021
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Mi experiencia no era tan complicada, porque no estaba tan lejos de mi domicilio, solo tomaba un carro o dos y llegaba en un promedio de 15 a 20 minutos, se me hacía un poco fácil por decirlo así, Sin embargo, solo me llevaba una empresa de transporte para la universidad y por más que viva cerca, el problema es que los carros pasan cada 15 minutos entonces, justamente ese es el problema porque tenía que estar esperando en el paradero de 15 a 25 minutos, incluso más. Pero cuando abordaba el bus ya llegaba rápido. El tiempo de espera a veces era un poco traicionero, ya que uno salía con la intención de llegar temprano a clase, esperando de 10 a lo mucho 15 pero a veces no tardaba 15 sino 30 minutos y ahí la cosa cambiaba.	El alumno Ronald, empleaba 2 medios de transporte para poder llegar a su universidad Sin embargo, se le dificultaba el tiempo de espera ya que sólo una línea de transporte lo llevaba a la universidad, originándole problemas de tardanza en su horario de clases.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Dean Ronald Perez Castro

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma: _____



Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Pegar Copiar formato

Portapapeles Fuente Párrafo Estilos

Arial Narrow 11

Está compartiendo la pantalla Deja de

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Subtítulo

Buscar Reemplazar Seleccionar

FECHA:

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 20

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Carla Sotelo

Pamela Brighith Vilcapoma Celedonio

ronald perez

Página 1 de 1 57 palabras Español (Perú) 230%

22:21 26/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Manuel Jhordan Lastaunao	FECHA: 24/09/21
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Bueno mi experiencia era que yo iba siempre en autobús, el cual lo tomaba en el paradero de mi casa, que estaba cerca de mi universidad, eran 2 paraderos aproximadamente. No era tanto tiempo como otros compañeros que vivían lejos, así que mi experiencia era más o menos regular, sin embargo, a las 6am o 7 de la mañana o también en la tarde el tráfico en Villa sol era muy caótico, así que esperar en ese tráfico con todas las bocinas tocando no era muy gratificante, es como un estrés auditivo.	El alumno Jordán empleaba un medio de transporte (autobús) para dirigirse a su centro universitario, sin embargo, encontraba un caótico tráfico en Villa sol, lo cual perjudicaba su horario de llegada y le originaba estrés.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Manuel Jhordan Lostaunau Montesinos

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma: _____

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M Jhordan L', written over a horizontal line.

Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDÓTICO - Word

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Herramientas de tabla Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Copiar formato Pegar

Arial Narrow 11 Fuente

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Subtítulo Estilos

Su función de compartir las pantallas está en pausa Deja de

FECHA:

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 20

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Carla Sotelo
Jhordan
Pamela Brigith Vilcapoma Celedonio

Página 1 de 1 57 palabras Español (Perú) 230%

22:16 26/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Adrián Torres	FECHA: 22/09/21
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Bueno yo lo tenía un poco más fácil porque tomaba solo un carro y no era tan pesado, bueno en sí pesado por la gente. A veces tenía horarios en la mañana. Cerca de la Av Naranjal con Universitaria se juntaba bastante tráfico dado de que había un colegio y había bastantes estudiantes, Así que esas eran las zonas en donde había tráfico casi siempre, tanto en la mañana, tarde y noche, eso era lo incómodo. Encontraba aglomeración de estudiantes tanto universitarios como escolares al momento de los cambios y también temprano, porque iba temprano a las 7:30 y la universidad no abría a las 7:30 precisamente y es como que se juntaba toda la gente, era feo e incómodo.	El alumno Adrián sólo tomaba un medio de transporte, sin embargo, presenciaba tráfico la mayoría de veces cerca de la Av Naranjal con Universitaria lo cual hacía que se le dificulte su desplazamiento hacia la universidad Privada del Norte, además le desagradaba la aglomeración producida por estudiantes y universitarios en las mañanas, antes de comenzar las clases.

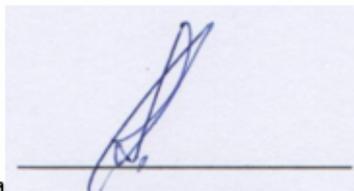
A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo Adrián Stefano Torres Venero

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma 

Lima, Perú, 2021

Archivo Desactivar audio Detener video Seguridad Participantes 4 Chat Uso compartido de pantalla Pausar el uso compartido de pantalla Anotar Control remoto Aplicaciones Más Compartir

Está compartiendo la pantalla Deja de

Cortar Copiar Copiar formato Portapapeles Fuente Párrafo Estilos

FECHA:

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil U
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 20

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitari

Carla Sotelo
Pamela Brighth Vilcapoma Celedonio
Sandra Lazaro
Adrián Torres

Página 1 de 1 57 palabras Español (Perú) 230%

21:31 24/09/2021

Anexo. Instrumento: Fichas de registros - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Sandra lázaro	FECHA: 22/09/21
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
<p>Bueno, por el tema del tráfico era complicado, tenía que salir muchas horas antes o minutos antes para poder llegar a tiempo ya que por la Panamericana hay un montón de tráfico que está desde el trébol, entonces es complicado ir a la universidad.</p> <p>Mayormente empleaba dos medios de transporte dependiendo en donde me encontraba, ya que si me encontraba cerca utilizaba solo 1, pero si me encontraba un poco lejos...Ya sea por el trabajo, empleaba 2 porque también la universidad está en toda la panamericana, lo cual me generaba frustración porque al haber tráfico uno no puede hacer nada contra el tráfico, no puedo apurarlos, porque el tráfico de por sí siempre va a estar presente, es por eso que siempre salía un poco antes y todo esto. Además, el tráfico es impredecible, entonces uno tenía que precaver todo eso.</p> <p>Asimismo, cuando tenía turno mañana y tarde aparte de los pasajes gastaba en comida ya que regresar a mi casa salía de mi presupuesto y tiempo.</p>	<p>En el caso de la alumna Sandra se le complicaba su lugar de residencia, debido a que ocasionalmente salía del trabajo a la universidad o de su vivienda a la universidad, sin tener algo preestablecido debido a su posición económica.</p> <p>Además, nos comentó que mayormente cuando tenía clases en turno mañana y tarde era complejo manejar su presupuesto económico para solventar sus pasajes y a la vez sus alimentos. Asimismo, factores como el tráfico y el estrés eran evidentes en su desplazamiento a diario.</p>

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Sandra Ivonne Lázaro Cachi

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma: _____

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, positioned above a horizontal line.

Lima, Perú, 2021|



Carla Sotelo



Pamela Brigith Vilcapom...

Vista



✓ Eliminar anclaje

sandra Lazaro

Desactivar audio Detener video Seguridad Participantes 3 Chat Compartir pantalla Grabar Reacciones Aplicaciones Finalizar

Windows taskbar: Search, File Explorer, Chrome, Word, Zoom, System tray: Network, Volume, ESP, 22:49, 22/09/2021

Anexo. Instrumento: Fichas de registros - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Nicolle Sanchez	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Buenas noches Pamela, buenas noches Carla En mi caso, cuando me desplazaba hacia la universidad, era en moto taxi ya que vivía cerca y lo que más me incomodaba o estresaba era la hora punta que era muy evidente en las mañanas justo cuando tenía exámenes o cuando era importante llegar temprano a clases. En el paradero existía mucha aglomeración de personas, se podía notar a estudiantes que estaban estresados al igual que yo o apurados porque no calcularon bien su tiempo, por ende, se generaban discusiones y ese tipo de cosas que creaban incomodidad al momento de dirigirme a la universidad.	La alumna Nicole, presencié inseguridad, e incomodidad al dirigirse a su centro universitario, debido a las discusiones que se producían con los peatones estresados y frustrados por llegar temprano a clases.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Nicolle Sanchez Zaenz

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 10/12/2021

Firma: _____



Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Copiar formato

Pegar

Portapapeles

Arial Narrow 14

Fuente

Los participantes ahora pueden ver su pantalla

Título 1 Título 2 Título Sub

Reemplazar

REGISTRO ANECDOTICO

ALUMNO(A):	FECHA:
------------	--------

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Carla Sotelo

Pamela Brighth Vilcapoma Celedonio

Nicolle sanchez

Página 5 de 5 864 palabras Español (Perú)

01:05 29/09/2021

Anexo. Instrumento: Fichas de registros - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Jhon Arteaga	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Bueno, en esa época hubo mucho tráfico por la av panamericana, era feo el tema de quedarse atrapado en el tráfico e incómodo porque a veces tenía que subirme a los carros más llenos para al menos poder llegar a tiempo a la universidad, sin embargo, siempre había puntos en donde los carros se estancaban y eso hacía que llegara más tarde a clases. Además, como tenía muchos cursos durante el día tenía que comprar almuerzo o irme a casa a almorzar, pero yendo a casa perdía tiempo, entonces me veía obligado a comprar almuerzo y eso afectaba mi economía como estudiante.	El alumno Jhon, Arteaga experimentaba incomodidad debido al tráfico producido en la Av Panamericana, asimismo no se sentía a gusto con los tiempos muertos producidos por el tráfico, además de no contar con una buena posición económica por lo que le resultaba complicado solventar sus pasajes y almuerzos.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Jhon Arteaga García

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 08/12/2021

Firma: Jhon Arteaga.

Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO (1) (1) - Word

Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Herramientas de tabla Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Copiar formato Pegar Fuente Arial Narrow 14 Fuente Párrafo Estilos

Está compartiendo la pantalla Deja de

ALUMNO(A): **FECHA:**

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 20

ACTIVIDAD/AREA:
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Página 15 de 15 1540 palabras Español (Perú)

Carla Sotelo
Jhon Arteaga
Pamela Brighth Vilcapoma Celed...

230% 14:12 29/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Katherine Cabrera Cordiva	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
<p>Bueno, mi vivienda está ubicada en los Olivos, específicamente por Los Alisos con Huandoy, lo que yo realizaba era una caminata desde mi vivienda hasta el ovalo de Huandoy, aproximadamente de 7 a 10 min, luego tomaba un carro hasta la av. Naranjal y de ahí tomaba un carro que me llevaba a la universidad entre 15 a 20 min o también podía tomar colectivo que me llevaba en el mismo tiempo.</p> <p>Me desplazaba desde naranjal hasta toda la panamericana norte, sin embargo, como era hora punta en la hora que sale uno a estudiar había mucha afluencia de estudiantes por eso que mi segunda opción era el colectivo, que me ayudaba a no meterme en el autobús que estaba full o que a veces no paraba y se iba, pero bueno tomarlo hacia que mi presupuesto en los pasajes se incrementara.</p>	<p>Katherine se veía obligada a caminar largas distancias para llegar al paradero más cercano, su economía se vio afectada ya que tenía que tomar dos buses, los cuales se encontraban muy llenos haciendo que su desplazamiento sea incómodo y estresante.</p> <p>Así mismo los buses a veces no paraban, la que la obligaba a tomar colectivo, originando que su presupuesto se incremente aún más.</p> <p>Y por último encontraba grandes afluencias de tráfico lo cual afectaba a su horario de llegada a su universidad.</p>

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Katherine Cabrera Cordiva

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 10/12/2021

Firma: _____



Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO (1) (1) - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Copiar formato

Portapapeles Fuente Párrafo Estilos

Arial Narrow 11

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Subtítulo

ALUMNO(A):

FECHA:

Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil U
en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 201

ACTIVIDAD/AREA:

¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

00:01:11 00:01:35

Página de 15 1540 palabras Español (Perú)

10 || 30

230%

13:43 29/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Estefano Delgado	FECHA: 29/0921
<p>Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II</p>	
<p>ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?</p>	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
<p>Yo vivo en el distrito de Comas y asistía a la UPN de Los Olivos, sin embargo, yo siento que la experiencia no era tan agradable, era un poco ajetreada por la distancia el tiempo y el tráfico, más que todo el tema del desplazamiento y a parte que los carros vienen llenos, ya que no siempre iba de mi casa a la universidad sino en ocasiones iba del trabajo a la universidad y esperaba más de media un carro del metropolitano en el que pueda subir. Por lo general, trataba de estudiar y trabajar para poder solventar los estudios, imagínate lo complicado de llegar tarde al trabajo y tarde a la universidad, eso era estar todos los días con angustia.</p>	<p>El alumno Estefano Delgado, trabajaba para poder solventar sus estudios, por lo cual usaba dos rutas completamente distintas para llegar a la universidad, el que más le costaba era ir desde su centro de trabajo hacia la UPN ya que empleaba el autobús del metropolitano y adicionalmente un alimentador. Asimismo, Estefano expresa su angustia e incomodidad por el tráfico y por el desorden de su horario a causa de los largos desplazamientos producidos por la congestión vehicular.</p>

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Estefano Luis Delgado Gutiérrez

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 10/12/2021

Firma: _____



Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO (1) (1) - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Pegar Copiar formato

Portapapeles Fuente Párrafo Estilos

Arial Narrow 11

Está compartiendo la pantalla Deja de

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Subtítulo

Buscar Reemplazar Seleccionar

REGISTRO ANECDOTICO

ALUMNO(A):	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO

Página 14 de 15 1925 palabras Español (Perú) 160%

Carla Sotelo

Estefano Delgado

Pamela Brighth Vilcapomá Celedonio

15:24 29/09/2021

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Hugo Sosa	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Mi experiencia trasladándome a mi universidad por las mañanas era algo donde tenía que depender mucho del tiempo, ya que, los horarios eran ajustados, porque hay algunos cursos que se empieza más temprano que otros, lo mismo pasaba por las noches, pero para regresar a casa ya era algo más peligroso, ya que hay un cierto límite de hora donde pasaba el transporte y era algo engorroso. Además, encontraba otras dificultades como las horas puntas, el tráfico y algo típico que era ir parado, lo que lo hacía incomodo y cansado.	Hugo tenía problemas con sus horarios de la universidad, ya que eran ajustados, además de que cuando estudiaba en la noche se retiraba apurado, porque los medios de transportes pasaban hasta cierta hora, causando preocupación y temor en él. Además, como los buses iban llenos, tenía que ir parado y apretado, originando que se sienta incomodo y cansado. Así mismo las horas punta, dificultaban su desplazamiento, originando que llegue más tarde a su vivienda y exponiéndolo a diversos peligros.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Jhonathan Hugo Sosa Liviapoma

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma:  _____

Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO (1) (1) - Word

Herramientas de tabla

Inic. ses.

Archivo Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Cortar Copiar Pegar Copiar formato Portapapeles Fuente

Arial Narrow 14 A⁺ A⁻ Aa

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Sub

Está compartiendo la pantalla Deja de Estilos

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

REGISTRO ANECDOTICO

ALUMNO(A):	FECHA: 29/09/21
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO

Página 14 de 15 1925 palabras Español (Perú)

18:19 29/09/2021

Carla Sotelo

Pamela Brighth Vilcapoma Celedonio

Hugo Sosa

REGISTRO ANECDOTICO	
ALUMNO(A): Nilson Díaz	FECHA: 29/0921
Título de Proyecto de Investigación El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021 Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II	
ACTIVIDAD/AREA: ¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?	
DESCRIPCIÓN DE LO MENCIONADO	INTERPRETACIÓN DE LO MENCIONADO
Yo vivo por Puente Piedra, está por la urbanización San Antonio lo que yo hacía era salir de mi casa temprano y caminar, lo cual me tomaba 15 minutos, máximo 20 llegar a la urbanización San Antonio para poder tomar mi carro, Lo malo era que los carros se demoraban mucho en pasar, Algunos se demoraban media hora o 45 minutos. Entonces contando el tráfico llegaba en promedio de una hora a la universidad privada del Norte, Lo cual me generaba estrés porque siempre tenía en la mente eso de llegar tarde. Además, en el trayecto presenciaba robos a las chicas y también he notado casos de acoso.	El estudiante Nilson Díaz, solía sentirse estresado por llegar tarde a la universidad, ya que su desplazamiento tardaba una hora aproximadamente debido al tráfico. Además, aseguró ver casos de robos y acosos a chicas en su trayecto hacia la Universidad Privada del Norte.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Nilson Diaz del Olmo Allca

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma: _____



Lima, Perú, 2021

REGISTRO ANECDOTICO (1) (1) - Word

Inicio Insertar Dibujar Diseño Disposición Referencias Correspondencia Revisar Vista Ayuda Herramientas de tabla Diseño de tabla Disposición ¿Qué desea hacer? Compartir

Está compartiendo la pantalla Deja de compartir la pantalla

Calibri (Cuerpo) 11 Fuente

Normal Sin espa... Título 1 Título 2 Título Subtítulo Estilos

REGISTRO ANECDOTICO

ALUMNO(A):	FECHA: 29/0921
------------	----------------

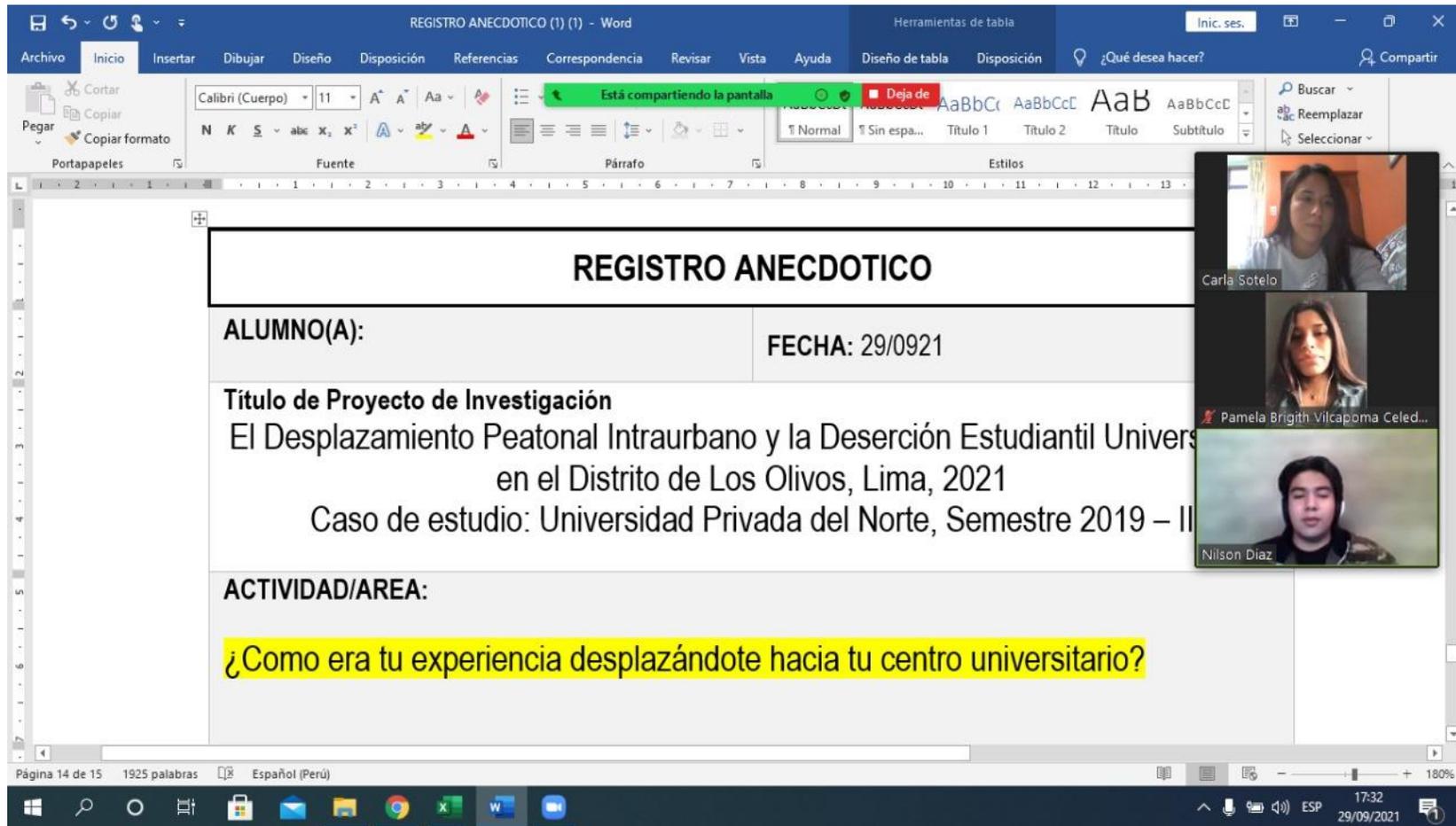
Título de Proyecto de Investigación
El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021
Caso de estudio: Universidad Privada del Norte, Semestre 2019 – II

ACTIVIDAD/AREA:

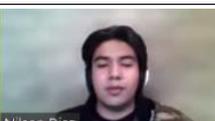
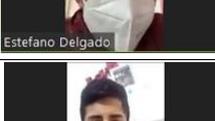
¿Como era tu experiencia desplazándote hacia tu centro universitario?

Página 14 de 15 1925 palabras Español (Perú)

17:32 29/09/2021



Anexo. Interpretación de la fichas de registro anecdóticos - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

N°	PARTICIPANTES	INTERPRETACION DE LOS REGISTRO ANECDOTICO	FOTOS DE LOS REGISTROS ANECDOTICOS
1	Sandra Lazaro	En el caso de la alumna Sandra se le complicaba su lugar de residencia, debido a que ocasionalmente salía del trabajo a la universidad o de su vivienda a la universidad, sin tener algo preestablecido debido a su posición económica. Además, nos comentó que mayormente cuando tenía clases en turno mañana y tarde era complejo manejar su presupuesto económico para solventar sus pasajes y a la vez sus alimentos. Asimismo, factores como el tráfico y el estrés eran evidentes en su desplazamiento a diario.	
2	Adrián Torres	El alumno Adrián sólo tomaba un medio de transporte, sin embargo, presenciaba tráfico la mayoría de veces cerca de la Av Naranjal con Universitaria lo cual hacía que se le dificulte su desplazamiento hacia la universidad Privada del Norte, además le incomodaba la aglomeración producida por estudiantes y universitarios en las mañanas, antes de comenzar las clases.	
3	Jhordan Lostaunau	El alumno Jordán empleaba un medio de transporte (autobús) para dirigirse a su centro universitario, sin embargo, encontraba un caótico tráfico en Villa Sol, lo cual perjudicaba su horario de llegada y le originaba estrés.	
4	Ronal Perz	El alumno Ronald, empleaba 2 medios de transporte para poder llegar a su universidad. Sin embargo, se le dificultaba el tiempo de espera ya que sólo una línea de transporte lo llevaba a la universidad, obligándolo a esperar en el paradero hasta 30 min, originándole problemas de tardanza en su horario de clases.	
5	Nilson Díaz	El estudiante Nilson Díaz, solía sentirse estresado por llegar tarde a la universidad, ya que su desplazamiento tardaba una hora aproximadamente debido al tráfico. Además aseguró ver casos de robos y acosos a chicas en su trayecto hacia la Universidad Privada del Norte.	
6	Nicolle Sanchez	La alumna Nicole, presenció inseguridad, e incomodidad al dirigirse a su centro universitario, debido a las discusiones que se producían con los peatones estresados y frustrados por llegar temprano a clases.	
7	Katherine Cabrera	Katherine se veía obligada a caminar largas distancias para llegar al paradero más cercano, su economía se vio afectada ya que tenía que tomar dos buses, los cuales se encontraban muy llenos haciendo que su desplazamiento sea incómodo y estresante. Así mismo los buses a veces no paraban, lo que la obligaba a tomar colectivo, originando que su presupuesto se incrementara aún más. Y por último encontraba grandes afluencias de tráfico lo cual afectaba a su horario de llegada a su universidad.	
8	Estefano Delgado	El alumno Estefano Delgado, trabajaba para poder solventar sus estudios, por lo cual usaba dos rutas completamente distintas para llegar a la universidad, el que más le costaba era ir desde su centro de trabajo hacia la UPN ya que empleaba el autobús del metropolitano y adicionalmente un alimentador. Asimismo, Estefano expresa su angustia e incomodidad por el tráfico y por el desorden de su horario a causa de los largos desplazamientos producidos por la congestión vehicular.	
9	Jhon Arteaga	El alumno Jhon, Arteaga experimentaba incomodidad debido al tráfico producido en la Av Panamericana, asimismo no se sentía a gusto con los tiempos muertos producidos por el tráfico, además de no contar con una buena posición económica por lo que le resultaba complicado solventar sus pasajes y almuerzos.	
10	Claudia Obaldo	La alumna Claudia menciona que usualmente utilizaba 2 medios de transporte para desplazarse, los cuales no solían pasar a la misma hora, conllevándola a pasar mucho tiempo en el paradero, exponiéndola a diversos peligros. Además, en sus horarios de ingreso, hallaba grandes aglomeraciones de personas, lo cual la retrasaban y complicaban su horario. Así mismo, coincidían con la hora punta, causándole estrés y agotamiento.	
11	Hugo Sosa	Hugo tenía problemas con sus horarios de la universidad, ya que eran ajustados, además de que cuando estudiaba en la noche se retiraba apurado, porque los medios de transportes pasaban hasta cierta hora, causando preocupación y temor en él. Además, como los buses iban llenos, tenía que ir parado y apretado, originando que se sintiera incómodo y cansado. Así mismo las horas punta, dificultaban su desplazamiento, originando que llegara más tarde a su vivienda y exponiéndolo a	

Anexo. Autorización de la casa de estudio

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE USO DE INFORMACIÓN DE EMPRESA - PARA OBTENCIÓN DE TÍTULO PROFESIONAL	 UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
--	--

Yo, Roxana Ambar Ramirez Alhina
(Nombre del representante del área de la empresa)
Identificado con (DNI/ CE / Pasaporte) DNI: 48012042, en mi calidad de Coordinadora de administración del área de Administración
(Nombre del puesto del representante del área de la empresa) (Nombre del área de la empresa)
de la empresa/institución Universidad Privada del Norte
(Nombre de la empresa)
con RUC N° 20215276024, ubicada en la ciudad de Lima

OTORGO LA AUTORIZACIÓN,

A la Srta. Vilcapoma Celedonio, Pamela Brigith
(Nombre completo del estudiante)
Identificadas con (DNI/CE/Pasaporte) N° DNI: 75325809 estudiantes de la carrera de Arquitectura de la Universidad César Vallejo, sede Lima Norte

Para que utilice la siguiente información de la empresa:

- Datos sobre la cantidad de alumnos por carrera y semestre obtenidos de su página web oficial

- Datos sobre la cantidad de alumnos matriculados y egresados de la universidad, obtenidos del INEI

con la finalidad de que pueda desarrollar su Tesis (X) o Trabajo De Suficiencia Profesional () y de esta manera optar al título profesional.

26 de Julio del 2021

Adjunto esta carta, está la siguiente documentación:

() **Sólo para Modalidad Suficiencia Profesional:** Adjunta vigencia poder del representante Legal de la empresa con vigencia no menor a 90 días.

Indicar si el Representante que autoriza la información de la empresa, solicita mantener el nombre o cualquier distintivo de la empresa en reserva, marcando con una "X" la opción seleccionada.

() Mantener en reserva el nombre o cualquier distintivo de la empresa; o

(X) Mencionar el nombre de la empresa.


Firma y sello del representante de la empresa
Fecha: 15/08/21
DNI: 48012042

Los estudiantes declaran los datos emitidos en esta carta y en la Tesis o Trabajo de suficiencia profesional son auténticos, y que el Representante que brindó información estaba facultado para ello. En caso de comprobarse la falsedad de datos, el estudiante será sometido a un procedimiento disciplinario; asimismo, asumirá toda la responsabilidad ante posibles acciones legales que la empresa, otorgante de la información, pueda ejecutar.


Firma del estudiante
Fecha: 26/07/21
DNI: 75325809

CÓDIGO DE DOCUMENTO	COR-F-REC-S. A-17.08	NÚMERO VERSIÓN	02	PÁGINA	Página 1 de 1
FECHA DE VIGENCIA	26/07/2022				

Anexo. Instrumento: Preguntas a especialistas según la conclusión de los registros anecdóticos - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

DIMENSION	INDICADOR	CODIFICACION SELECTIVA	PREGUNTA DE ENTREVISTA / ESPECIALISTA
DIMENSION 1: ACCESIBILIDAD	Distancia	Los alumnos mencionan que se les dificulta llegar a su universidad debido a la poca accesibilidad que encuentran cerca a su residencia ya que no hay líneas directas hasta su centro universitario, conllevándolos a tomar diversos medios de transporte, obligándolos a tener un mayor recorrido.	La mayoría de estudiantes de la carrera de administración del periodo 2019 - II mencionan que la poca accesibilidad de su domicilio hasta su centro educativo los perjudicaba, originando que recorran mayores distancias ¿De que manera este exceso de desplazamiento inside en la poca accesibilidad que propicia deserción en los estudiantes universitarios?
	Modo de desplazamiento	Los alumnos mayormente se desplazaban con buses, sin embargo algunos de estos vehículos no se detenían en todos los paraderos, originando que los alumnos tengan que recurrir a colectivos, taxis o mototaxis. Haciendo de su desplazamiento un momento no agradable.	Los alumnos mencionan que su modo de desplazamiento no es tan agradable, ya que los buses que debían abordar para llegar a su destino, no paraban en todos los paraderos, ocasionando que tengan que tomar taxis o colectivos. ¿Que piensa usted que se debería mejorar o implantar para tener un mejor modo de desplazamiento?
	Tiempo	Para un gran porcentaje de alumnos, el tiempo fue lo mas complicado de controlar a causa del tráfico, ya que estar atrapado en el era algo cotidiano, causando tiempos muertos en el día a día de los alumnos	Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?
DIMENSION 2: FLUJO VEHICULAR	Trayectos	Los alumnos mayormente tenían que caminar un promedio de 10 a 15 min para poder llegar al paradero más cercano a su vivienda, además los medios de transporte que pasaban por sus paraderos tardaban en llegar de 30 min a una hora y media.	Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana, que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?
	Costos de viajes	Los alumnos resaltan que su presupuesto se veía afectado por la cantidad de transportes que tenían que utilizar, además de ciertos imprevistos que hacían que su presupuesto se incrementa, causando que hasta se abstengan de comer con tal de compensar sus gastos de movilidad imprevistos.	Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?
	Hora de mayor flujo vehicular	La mayoría de alumnos mencionan que las horas punta coinciden con la hora de ingreso y salida de clases, lo cual ocasiona que tengan retrasos inesperados y pierdan cierto tiempo de clase, afectándolos en su rendimiento académico.	Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?
DIMENSION 3: FLUJO PEATONAL	Volumen peatonal	Los alumnos presenciaban grandes volúmenes de persona en los paraderos cercanos a su vivienda y fuera de su universidad, esto dificultaban su movilidad y perjudicaban su tiempo previsto para llegar.	Los estudiantes, encontraban grandes aglomeraciones de personas en los paraderos y fuera de su centro universitario en sus horas de ingreso y salida. ¿Qué piensa usted acerca del volumen peatonal generado en los paraderos o en las afueras del centro universitario?
	Nivel de servicio basado en el confort	La mayoría de alumnos mencionan que se sentían incómodos en su viaje, a causa de los ruidos de las bocinas, las grandes aglomeraciones dentro los buses o por las largas esperas para abordar los buses, originando que los alumnos se estrechen e irriten.	Los estudiantes se sentían incómodos y estresados en su trayecto hacia la universidad ¿Para usted es importante que los alumnos se sientan seguros y cómodos en su viaje? ¿Por qué?
	Nivel de seguridad peatonal	Los alumnos experimentaron inseguridad en los paraderos mientras esperaban el autobus para dirigirse a la universidad privada del Norte. Además nos comentan que fueron testigos de varios robos dentro de los autouses en su trayecto a su institución universitaria.	Algunos de los alumnos han sido víctimas de la inseguridad ciudadana y otros han presenciado o escuchado casos de otros alumnos, estos casos acontecían mayormente en los paraderos mientras los estudiantes esperaban sus buses. ¿Qué cree usted que le impide al ministerio de transporte y comunicaciones incrementar la cantidad de transportes públicos?

Anexo. Instrumento: Entrevista a especialistas - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

Mg. Arq. Miguel Guerrero Orbegozo

- Presidente de la comisión de infraestructura y vialidad del colegio de Arquitectos del Perú, Región Lima
- Alcalde del distrito de Pucusana, Lima (1996 – 1998)



La mayoría de estudiantes de la carrera de administración del periodo 2019 - II mencionan que la poca accesibilidad de su domicilio hasta su centro educativo los perjudicaba, originando que recorran mayores distancias ¿De qué manera este exceso de desplazamiento incide en la poca accesibilidad que propicia deserción en los estudiantes universitarios?

Bueno. Lógicamente, mientras más distante se encuentre su centro de estudio van a incidir en la incomodidad o dificultad que tiene el estudiante para desplazarse con comodidad, pero eso tiene una razón, la razón es que en Lima y por lo general en el Perú no hay un ordenamiento territorial que permita que los centros conglomerados de población tengan todos sus servicios a la mano, entonces si esto pudiese suceder entonces el tema de la deserción universitaria, sería mucho menor. ¿Por qué razón sucede esto? Porque Lima es una de las ciudades que tiene más congestión vehicular en el mundo, Lima es la séptima ciudad con más congestión de 190 ciudades en el mundo, entonces esto complica la situación y digamos el estado de ánimo del estudiante cuando tiene que desplazarse físicamente. Creo que ahora con la nueva realidad virtual puede haber mejorado el tema.

Los alumnos mencionan que su modo de desplazamiento no es tan agradable, ya que los buses que debían abordar para llegar a su destino, no paraban en todos los paraderos, ocasionando que tengan que tomar taxis o colectivos. ¿Qué piensa usted que se debería mejorar o implantar para tener un mejor modo de desplazamiento?

En Lima, lo que debe regularse y de manera estricta, es el transporte multimodal, o sea, una persona debe tener la capacidad de llegar a su destino, utilizando uno dos, tres o varios sistemas de transporte pero comunicados, lo que las autoridades tienen

que hacer es buscar como objetivo, un transporte público eficiente y un transporte público intermodal, o sea, actualmente, el peatón no es la preferencia de las autoridades, actualmente, la preferencia de las autoridades es el automóvil, entonces hay que invertir la matriz de movilidad urbana de nuestra ciudad.

Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?

A mi criterio, porque no hay una planificación adecuada, el proyecto del metropolitano, fue impuesto dentro de la ciudad, no fue planificado. O sea, como proyecto sí, se desarrolló, se diseñó y se elaboró un proyecto, pero una vez elaborado el proyecto se impuso dentro de la ciudad. Tanto así que la Túpac Amaru tuvo que reducir sus vías y ahora tienen esa congestión en naranjal, es una congestión espantosa, pero eso es porque no hay planificación, hay que planificar y eso obviamente, nosotros vemos un embotellamiento, pero tiene múltiples consecuencias entre ellas afecta a los que están estudiando, los alumnos pierden interés en movilizarse o desplazarse.

Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana, que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Aquí el concepto que tiene que ponerse en la pantalla es la participación ciudadana, o sea todos los proyectos que hace la municipalidad o que hace el estado, tienen un destinatario, o sea el usuario. Entonces, es una obligación del estado, es una obligación de la municipalidad, trabajar PARA el usuario y en ese sentido, en esa dirección... Tiene que tomarse en cuenta la participación ciudadana, la opinión del ciudadano, la necesidad del ciudadano. Este tema, por ejemplo, se ha desarrollado con mucha eficacia, con mucho resultado en Medellín, En Medellín se lanzó una normatividad en el año 2014 y en el año 2016 ya ha tenido resultados positivos, pero POSITIVOS, ustedes saben que Medellín ha sido una de las ciudades más peligrosas del mundo por el tema del narcotráfico. Bueno, hoy día es una de las más seguras del mundo. ¿Por qué? Porque, se ha hecho una planificación (Ahí si se ha planificado) se ha elaborado una normativa adecuada y se ha tomado en

consideración para ejecutar un proyecto, la planificación ciudadana. El ciudadano ha tenido preponderancia y ha sido lo más importante para estos proyectos gestores públicos como objeto de su trabajo, no sé si con ustedes, hemos podido ver un video de un arquitecto muy joven, que comenzó a trabajar en el año 2014 cuando tenía la edad de 21 años, entonces es la juventud (ustedes) los que van a lograr que la ciudad cambie. Porque ustedes tienen que tener ese concepto, la participación ciudadana para la gestión pública es primero.

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

Te responderé con una sola palabra, ¡Sí! Tienen que ser gratuitos. Hay un ejemplo no necesariamente con el tema de los estudiantes, pero sí dentro del tema social, por ejemplo, en México, los adultos mayores no pagan. Les voy a dar el concepto, no un ejemplo exacto que se debe utilizar, en México los adultos mayores no pagan el transporte público, no he estudiado el tema de los estudiantes en México, pero probablemente sea una cosa similar porque el concepto es el mismo, el adulto mayor no paga en el transporte público, en el transporte interprovincial paga un porcentaje y en los centros comerciales, gozan de un descuento por su condición, diferente a toda la sociedad. Entonces, yo también pienso que en nuestra sociedad los estudiantes universitarios, tienen que tener un transporte gratuito, ¿saben por qué? Porque el sistema de transporte, el cual están utilizando los estudiantes, son concesiones que tienen a su cargo, concesionarios extranjeros que lucran con ese negocio, entonces yo pienso que parte de las condiciones que se deben exigir a esos concesionarios es que los universitarios, viajen gratuitamente. Claro ellos dicen "Pasaje universitario" claro, está bien pasaje universitario, es una rebaja, pero debería ser gratuito.

Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Eso parte de un tema macro en la capital, o sea tiene que ver un planeamiento territorial adecuado, tienen que replantearse el sistema vial, Lo que ustedes dicen es cierto. Yo he estudiado en la Universidad César Vallejo Lima Norte, y para ir desde Miraflores (Dónde vivía en ese momento) Hasta Lima Norte, me demoraba. El sábado a las 6:30 de la mañana no había problema, el problema es cuando

salíamos a las 7 de la noche, dos horas y media por ejemplo para llegar a la Universidad César Vallejo, pero eso tiene que ser parte de una nueva planificación. Ustedes van a tener que solucionar ese problema, está en manos de ustedes, planificación es la respuesta.

Los estudiantes, encontraban grandes aglomeraciones de personas en los paraderos y fuera de su centro universitario en sus horas de ingreso y salida. ¿Qué piensa usted acerca del volumen peatonal generado en los paraderos o en las afueras del centro universitario

El tema es planificación, el pensamiento de planificación es que, en este paradero, se ha analizado la situación, se ha hecho estadísticas, y en este paradero debe de haber tantas personas a tal hora y tantas personas a la otra hora, para eso existen las estadísticas y los profesionales...entonces, la respuesta nuevamente es planificación. O sea, yo estaba pensando siempre en que la Municipalidad tiene que darse un año completo de un grupo de 200 profesionales encerrados durante un año solamente planificando. Un grupo importante de cerebros tiene que dedicarse a planificar y después de terminada esa planificación, empezar a actuar y seguramente vamos a tener resultados.

Los estudiantes se sentían incómodos y estresados en su trayecto hacia la universidad ¿Para usted es importante que los alumnos se sientan seguros y cómodos en su viaje? ¿Por qué?

Por supuesto, la tranquilidad, la seguridad y el sosiego, permiten la concentración y la concentración es lo que necesita el alumno para poder proyectarse a sus estudios. Poder tener que, a guiar para expresar sus criterios, básicamente eso. Un alumno puede tener mejor resultado, si es que está seguro, cómodo y sosegado. Si estás ansioso, si tienes temor y si estás angustiado, no te puedes concentrar, es imposible para cualquier actividad y más aún para la actividad de los universitarios.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo: Mg. Arq. Guerrero Orbegozo Juan Miguel, acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista, sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Lima 08 de noviembre del 2021

Firma



Juan Miguel Guerrero Orbegozo CAP 1864

1 de 2

Archivo | C:/Users/CARLA/Downloads/Preguntas%20para%20especialistas.pdf

Vista de página | Lectura en voz alta | Dibujar | Resaltar | Borrar

Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?

Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias. ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente,

00:10:05 00:09:02

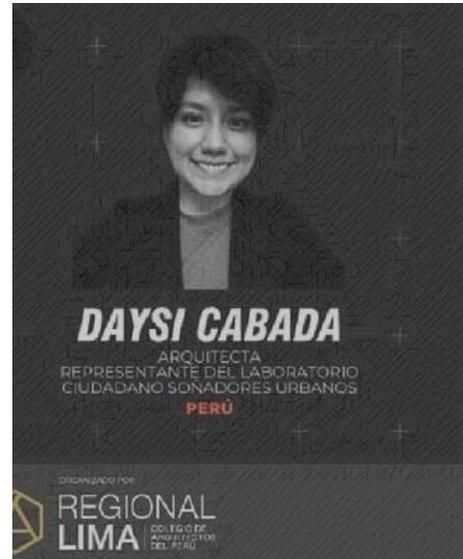
10:18 2/14/2021

Fuente propia, entrevista al Mg. Arquitecto Guerrero Orbezo

Anexo. Instrumento: Entrevista a especialistas - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

Arq. Daysi Cabada.

- Arquitecta Urbanista, Representante del laboratorio ciudadano “SOÑADORES URBANOS, Perú”.
- Participante del Plan Metropolitano de desarrollo urbano 2021 (MET)
- Exponente peruana representante en I Bienal Internacional de Arquitectura de Lima por BIALIMA (Evento que fomenta la Arquitectura y el urbanismo)



La mayoría de estudiantes de la carrera de administración del periodo 2019 - II mencionan que la poca accesibilidad de su domicilio hasta su centro educativo los perjudicaba, originando que recorran mayores distancias ¿De qué manera este exceso de desplazamiento incide en la poca accesibilidad que propicia deserción en los estudiantes universitarios?

Influye muchísimo, el que tu tengas que desplazarte muchas horas a tu centro de estudio ya es agotador, si ya ir a clases y tener toda la presión y luego queríamos variarlo a otras carreras, pues el beneficio que tienes como estudiante de administración es que no cargas maquetas, solamente la mochila comparando con estudiantes de arquitectura, pero vemos que es común y que todos compartimos que el que mientras tengamos equipamientos lejos de nuestra zona de vivienda de las áreas urbanas donde se tiene planificado solamente un hospital a kilómetros y no tenga un radio de opción que pueda suplir esa necesidad, entonces vamos a seguir teniendo estos problemas de desplazamiento, entonces lo que les quería comentar a partir de esto, es que es importante que cuando uno planifique una ciudad o se realice un plan específico para un distrito, es que el tema de equipamientos, zonificación y movilidad son 3 capas que se superponen para poder utilizarlas y poder proponer equipamientos que abastezcan la necesidad de estas conexiones y evitar estos largos tramos excesivos de ir de un punto a otro, solamente por abastecer el tema de la necesidad educativa. Entonces, Tomar en cuenta esos 3 puntos principales para el tema de planificación para cuando se quiera proponer equipamientos obviamente esto también va a estar basado en un análisis previo, eso siempre va a ayudar para que podamos suplir este tipo de necesidades.

Los alumnos mencionan que su modo de desplazamiento no es tan agradable, ya que los buses que debían abordar para llegar a su destino, no paraban en todos los paraderos, ocasionando que tengan que tomar taxis o colectivos. ¿Qué piensa usted que se debería mejorar o implantar para tener un mejor modo de desplazamiento?

Lo que yo he podido apreciar lo que se ha podido colocar también en el tema del MET 2040, en el cual participé, es unir el tema del transporte público con bicicleta que sigue siendo un tema de movilidad sostenible, hasta cierto punto puedes llegar en bus y para el metropolitano tener una tarjeta que sea clonada que si uno tiene la necesidad de alquilar una bicicleta, la alquilas, te vas de punto a punto y no hay ningún problema, evitamos tener este tipo de congestión de taxis, de colectivos informales, que podrían estar en otra parte, que podrían suplir otra necesidad, quizás una mototaxi pueda suplir más el tema de mercado porque tienes que cargar mercadería y es un poco difícil en bicicleta entonces tendría un poco más sentido tener paraderos de mototaxis, pero para ir a la universidad y trabajarlo por un tema de ciclovías, tendría más lógica, incluso ayudarías a que la universidad tenga esta necesidad de colocar estacionamiento de bicicletas dentro y poder tener esta unión, reducir tiempos y también generar que el universitario deje el sedentarismo, deje solamente trasladarse de un punto a punto en combi y ya le das otra perspectiva, el que crees ciclovías también te trae consigo el crear el ambiente para la ciclovía, una medida adecuada, protección, el tema de la separación si va entre una berma central o si va a lado de una vereda, muchas decisiones que tienen que tomarse pero que en sí la estrategia general sería unir el transporte público con la bicicleta y ahorramos el tiempo, hacemos que la gente se movilice, hacemos que la contaminación disminuya, quizás se pueda proteger con áreas verdes y ahí suples la deficiencia de áreas verdes que existe en Lima Norte, entonces una cosa trae consigo muchas otras si la ven de esta manera, lo miras como un plan estratégico, que pueda suplir una necesidad, pero que a la vez también pueda cubrir con otras.

Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?

Es que no solo son alumnos los que se desplazan por la estación naranjal, hay gente que trabaja, gente que recién va a regresar a su casa porque trabaja en la madrugada, entonces Lima es tan grande, tiene tanta población, que sólo tener una red de transporte público, no va a terminar abasteciendo, entonces la brecha que

hay entre construcción de otras líneas es muy larga. ¿Cuánto está demorando ahora el construirse la línea dos? Que une Ate y Callao, entonces estas brechas, estos años que demoran, van a seguir causando embotellamientos, no sólo de vehículos sino también de personas, vamos a generar que se acumulen, que haya un tema de colas inmensas en las estaciones porque es una necesidad trasladarse, pero también si se ponen a pensar es porque gente de los Olivos trabaja en San Isidro, porque gente de los Olivos trabaja en Ate, La Molina, entonces, si tienes tu lugar de trabajo fuera de dónde vives, el desplazamiento es caótico, es cansado, entonces, el que no exista una centralidad, que te ofrezca trabajo, cerca de donde tú vives, no a kilómetros, entonces ahí puedes ver y analizar dándole una mirada territorial, que Lima está centralizada, de que Lima no está siendo descentralizada, es un lineamiento que se viene trabajando en planes urbanos y territoriales, es de empezar que cada distrito, tenga su centralidad importante que genere, en el caso de Lima Este, que tenga a Santa Anita que pueda reforzarse para que toda la gente que vive en esta zona territorial, de San Juan de Lurigancho, Chaclacayo, pueda trabajar ahí, entonces, esto es, hacer que la gente tenga que ir de un lado a otro teniendo tanta brecha de horarios.

En el caso de los alumnos, si tuvieran una universidad cerca, o al menos con un radio de impacto de 5 kilómetros de 10 kilómetros, que pueda suplir a esta población, ya no habría esa necesidad, ya no habría ese embotellamiento y también el que sólo estemos pensando en embotellamiento de Autos eso ya nos quiere decir que tenemos un número excesivo de vehículos, que muchos especialistas han comentado que crear más bypass, ampliar o aumentar número de carriles no es la solución para los autos, tienes que colocarle un tema también de movilidad sostenible, para que los pobladores tengan esa oportunidad, de no solamente elegir un taxi o una mototaxi sino que también puedan desplazarse en una bicicleta, ¿quién no se ha puesto a pensar en que quizás el metropolitano a una cierta hora pueda servir como una ciclovía? Está tan aislada de todos los autos que puede servir a una hora de la madrugada, a una hora de la noche, cuando ya deje de funcionar, (porque deja de funcionar a las 10 de la noche) pues de 10 a 4 am que hay personas que siguen trabajando como seguridad o algún otro tipo de trabajo que hay ahora, pues puedan usarlo como una ruta segura para ir a sus casas, porque es la línea que ya te conecta casi todo Lima, entonces, estas posibilidades de ambigüedad de que ya deje de ser sólo una cosa y ya se pueda diversificar, unir cosas, es lo que te ayudaría a que se evite este tipo de embotellamientos, entonces ayudarías no sólo a los alumnos, ayudarías a la población, padres de familia, gente que trabaja, entonces es muy replicable lo que ustedes están analizando, con otras líneas de investigación que sería sólo el tema de solamente movilidad con el tema de autos, o también se puede abarcar con el tema de trabajo. Entonces, tienen el mismo problema, tienen un mismo eje de caos.

Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana, que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Lo que yo creería, es que el sector de la municipalidad que trata temas urbanos, a veces sólo está enfocado en arreglar veredas en arreglar pistas, en colocar árboles, en tratar de suplir, estas necesidades que son muy cortas y no están teniendo la mirada de “Tengo que articular” ¿Cuál es la estrategia? ¿Qué voy a empezar hacer? “ok, quizás en mi gestión, no voy a poder terminar todas las ciclovías, no voy a poder arreglar todos los paraderos, pero empiezas con etapas. “Esta es mi primera etapa, voy a arreglar tal y tal paradero” ya sea con sol y sombra ya sea con basureros, ya sea con un estacionamiento de bicicletas, que es colocarle nada más el tema de los fierros para que la gente pueda anclar sus bicicletas o también el tema de tener seguridad ciudadana. Si se estaciona un bus, porque ese bus solo te da unos 10 minutos para que pueda subir la gente y luego sigue avanzando, porque el que no tengamos un control, el que la persona que maneja sea quien distribuya una norma, no haya un lineamiento que seguir, pues crea caos, crea desorden, crea el “Si yo estoy delante de la cola, y alguien se cola ya no voy a poder hacer nada” es todo un desorden, entonces la municipalidad como entidad que sirve a la población, debería empezar a ver este tema de lineamientos estratégicos, estrategias que no sólo solucionen temas tan pequeños como una vereda o una berma central, sino que solucionen problemas urbanos, el tema de los paraderos como ustedes lo mencionan, el que tu puedas ir de un punto a otro punto, manejando bicicleta, la amarres y cuando vuelves la puedas encontrar ahí, eso creo que es una municipalidad bastante eficiente, que tenga estos espacios en donde uno pueda sentirse seguro y no solamente llenarlo de policías, no es así, pero la misma persona que te va a vender algo como chicles, etc., cerca al paradero, donde tú le dejes un espacio a esta persona, para que pueda trabajar, porque no se va a ir, son trabajos efímeros, el comercio ambulatorio, es algo que las municipalidades les tienen mucho miedo, o le tienen recelo, “Tienes que botarlos, para que funcione” No es así. En nuestro país, no se puede pensar en el comercio ambulatorio, no podemos diseñar sin pensar en ellos porque sería falso, esas personas necesitan un trabajo, necesitan que tu zonifiques un área para ellos, para que ellos puedan estar ahí, totalmente es necesario porque ellos paran parados o sentados, o solamente tienen un fierro donde cuelgan las cosas que venden, y porque lo cargan y necesitan que sea tan ligero para que puedan llegar a sus casas con todo su material de venta, entonces no es que vas a darles metros y metros de espacio, pero esto de poder zonificar una vereda para que la gente pase, la gente pueda

subir a la movilidad, para que puedan vender, es muy esencial, el orden, traería de que las personas puedan trabajar, puedan subir a la movilidad de transporte público o puedas esperar tranquilamente que venga el bus, todo esto en un mismo paradero.

Entonces, si se va a volver a diseñar, se va a repensar el tema del paradero tienes que tomar en cuenta sus sectores, que también los conoces, cuando tú conoces el territorio donde estás trabajando porque no todos los paraderos son iguales, no todos los paraderos funcionan de la misma manera algunos ya ni si quiera tienen sol y sombra, entonces un análisis de cómo funciona el paradero, ya sea en mobiliario, ya sea en horas, ya sea en quienes usan ese paradero, es muy importante porque te da esas luces de cómo volverlo a rediseñar cómo en verdad debería funcionar un paradero muy particular, para cada punto, y cómo solucionar ese tema de que los alumnos, quizás de un paradero a otro, no hay tanta distancia de desplazamiento, pero de uno al que sigue es larguísimo, entonces ahí ustedes pueden decir, oye necesitamos uno aquí al medio que supla a las personas y manzanas que están cerca para que puedan desplazarse, entonces ahí viene una propuesta basada en un análisis previo, que está basado en que ya tienen unas fichas en las que se puede ir llenando lo que está sucediendo en cada paradero, cosas muy particular que les va a demorar un par de horas o un par de días en ver cómo funcionan cada uno, entonces estas cosas, este mirar de una manera distinta pues obviamente te da soluciones distintas y más eficientes.

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

Yo creo que “gratuitos” siempre va a tener un problema, porque se necesita compensar el trabajo también de la gente que maneja y el estado tendría que suplir el tema de estos gastos, y se volvería un tema muy utópico, el tema de que sea gratis, o en todo caso va a demorar muchos años, ¿Qué va a pasar en ese tramo de años? ¿Cómo vamos a sobrevivir? Y este problema va a seguir, entonces ok, si no puede ser gratuito, entonces de un punto a otro punto, el tema de tener un costo, y después de que termines de usarlo, termines de usando la bicicleta (la cual no cuesta nada, su mantenimiento) que los alumnos quizás tengan sus propias bicicletas, que no tengan que alquilarlas, a eso me refiero, diversificar el transporte público que no solamente sean buses, sino que también puedas emplear bicicletas, un scooter, skate, entonces en el que ya se esté pensando este tema, que nada más tengas que gastar tu dinero porque es obvio no todas las personas tienen las

comodidades para hacerlo, o que te puedan dejar de un punto a otro punto y que tu puedas ir caminando, pero estos análisis, ¿Cuánto una persona se demora de ir de un punto a punto caminando? Imagínate que tú tengas una publicidad, es ves de una publicidad política, tengas una publicidad de: “En donde tú estás parado, hasta tu universidad te va a costar 10 minutos caminando” eso ya le da una posibilidad a la persona de que “Oye, me puedo levantar un poco más temprano” y puedo ir a la universidad también hasta donde me deje la movilidad porque tengo el espacio adecuado, porque me están dejando una alameda, porque me están dejando una berma central, porque me están dejando una buena vereda, con árboles y mi cosas, en el que yo me siento cómoda, y puedo hacer esta ruta tranquila, como mujer también me siento protegida, de que no voy a tener ningún tema de acoso, como varón también puedo estar protegido como de que nadie me robe, nadie me incomode, entonces, en darle ya está calidad de vida, a los jóvenes universitarios, protegiendo no solo su integridad, sino su desplazamiento, y ansiar de cómo es que se recorre, eso ya le da otra posibilidad de poder desplazarse.

Lo que si sucede por ejemplo, en Cuenca en Ecuador, al estar tan bien diseñado el tema urbano, y al tener cada ciertos tramos puntos de agua gratis, eso hace que tu desplazamiento caminando sea más agradable, porque te cansas, necesitas agua, hay un tema también de peatonalizar algunas avenidas, si es posible, esta estrategia integral, senderos, lavaderos, el que se tome en cuenta tener agua potable para consumir, entonces, hay ciertas cosas, que puede hacer la municipalidad, que puede distribuir su presupuesto de manera eficiente, para que los alumnos tengan un adecuado recorrido, también nosotros como arquitectos, al proyectar este tema urbano, también hay que darnos cuenta en eso, recordar que nos hace falta cuando nosotros solíamos ir a la universidad, que nos hubiera gustado tener, entonces ya te da otra mirada, y dices “Oye, eso se podría implementar de tal manera” cada ciertos tramos, puede ocurrir estas cosas, o sino la movilidad si me deja hasta un punto, y yo no puedo seguir pagando, lo hago caminando, lo hago en bicicleta, lo hago en skate, puedo cargar el skate mientras estoy en el bus y luego ya usarlo porque me han dejado el espacio, entonces designar estas cosas pues ayuda mucho a darle ese cambio, y a empezar a pensar en esos sistemas de transporte sostenible también, para la ciudad.

Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Lo que ya hemos venido conversando, solucionar el ir de casa a la universidad, ya evitaría que sucedan estas cosas como la hora punta, ya evitaría de que el alumno llegue tarde, sino que ya dependería de el, salir un poco más temprano, para poder caminar, manejar bicicleta, pensar en que también la universidad debería tener

vestidores, porque si yo vengo manejando bici voy a sudar, y voy a necesitar cambiarme, quizás el polo, entonces son estas cosas que se ven muy pequeñas o puntuales, hace pensar que necesito otro ambiente en el cual pueda sentirme cómodo de poder llegar en bicicleta, y luego ir a clase tranquila, limpia, con ganas de estudiar, también tener el lugar adecuado para que la universidad tenga el bebederos de agua, mil cosas que se complementan en una acción de “vas a venir en bicicleta” y el tema también de que esto afecta a los demás alumnos pues, sí ya algunas personas si van a poder llegar en su auto si van a poder llegar en taxi o en transporte público pero también hay que ser un poco menos egoísta, no todos tenemos la misma posibilidad, no todos tenemos el privilegio de poder llegar tan fresco, tan tranquilos porque algunos trabajan, algunos también con las justas están llegando porque acaban de venir a la universidad de haber dejado a su hermano en el colegio, mil cosas. Entonces, el que haya soluciones del tema de movilidad desde nuestro punto de vista como arquitectos, obviamente tampoco vamos a salvar el mundo, desde nuestra profesión o desde lo que sabemos es esto, apoyar a la ciudadanía desde este lado, que venga que vaya a la universidad el alumno de una manera cómoda de una manera segura, de una manera sostenible, con todas las posibilidades que pueda tener para llegar a tu centro de estudio y pues rendir académicamente bien.

Los estudiantes, encontraban grandes aglomeraciones de personas en los paraderos y fuera de su centro universitario en sus horas de ingreso y salida. ¿Qué piensa usted acerca del volumen peatonal generado en los paraderos o en las afueras del centro universitario?

Sí, me ha pasado, me ha pasado de que salgo de la universidad y son tantos alumnos que es hacer demasiadas colas para poder ingresar, entonces ese tema de variación, que tan importante es que existan estos mapas de “Tú estás parado aquí, a 20m hay otro paradero que te podría ayudar” me refiero a que se pueda complementar esto, el salir de la universidad es encontrarse con un volumen inmenso de personas, imagínense si ahora que volvemos a estudiar de manera presencial esta aglomeración en tiempos de COVID hubiera sido fatal, porque el contagio hubiera sido masivo, entonces, ya no podemos volver a lo mismo, sin pensar en esto, en que no podemos aglomerar a la gente en un solo punto, hay que descentralizar, ya sea desde una vista a una escala urbana como un paradero, desde una vista territorial, Lima tiene que descentralizar, entonces, es algo que se repite, es una sola estrategia, que se tiene que mantener en todas las escalas en las que uno trabaja, entonces, descentralizando los paraderos, descentralizando los puntos en los que yo me tengo que ir como “Aquí hay gente que se va para tal lugar, aquí hay gente que se va para Lima Sur” aquí todos los que van a “Lima Centro” entonces ya sabes más o menos que rutas son las que a ti te convienen que rutas te van a dejar por tu residencia, si no vives cerca a tu universidad, entonces, estas estrategias urbanas, estas estrategias de nada más cuando diseñemos fuera de

universidades sólo se haga un paradero bonito, pero ok “Tienes un número masivo de personas” que solo van a emplear un paradero, entonces aprovechar las salidas de las universidades, porque las universidades suelen tener 4 salidas si es que son una manzana completa, tienes 4 avenidas que puedes utilizarlas, incluso si una universidad tiene 3 salidas y en cada salida aparece un paradero nuevo, eso hace que las personas que viven cerca, o al frente de la universidad creen comercio, creen su bodega, o salgan fotocopiadoras, o que la vivienda deje de ser un lugar residencial y pase a ser de uso mixto, durante el día y en la tarde se cierra, es algo bastante rotativo, entonces ya creas que el ambiente de la universidad, tenga esa oportunidad de trabajo, salen menús, fotocopiadoras, ploteos, venta de materiales, pero si solamente tienes una salida, esto no va a pasar y si ya la universidad no abren las puertas, pues el ampliar la vereda para crear paraderos que la rodeen, eso también ayuda mucho, que desde la puerta principal pueda darle la vuelta de una manera segura, porque obviamente las universidades suelen tener estos muros ciegos, pero si se hace una estrategia con la municipalidad de colocar quizás árboles o hacer un tema de diseño en los muros, algo que haga que el camino sea mejor, ayuda a que el estudiante se sienta seguro porque pasa algo y a quien grita, no tenemos el tema de que las viviendas abran sus puertas o abran sus ventanas, a los parqueaderos, o a la zona de paraderos, si me roban, si alguien me quiere raptar, si alguien me quiere llevar a otro lado ¿a quién grito? A quien recurro, en cambio, teniendo ojos en la ciudad como los vecinos, teniendo el comercio vivo durante todo el día, apoya a la seguridad, tienes más paraderos que evitan las aglomeraciones, creas comercio en las viviendas, otra oportunidad de trabajo, los estudiantes se van a sentir seguros, entonces, una sola cosa de centralizar paraderos, apoya de otras maneras, entonces, pensarlo de esa manera, cómo va a repercutir en el entorno urbano, es muy importante y esencial.

Los estudiantes se sentían incómodos y estresados en su trayecto hacia la universidad ¿Para usted es importante que los alumnos se sientan seguros y cómodos en su viaje? ¿Por qué?

Sí, claro. Si tú llevas dos horas en un bus, el sonido del claxon, el calor, el olor que tiene el bus, la bulla, eso te altera, y obviamente algunos van a querer ir durmiendo porque vienen de amanecida, son cosas que uno ha visto uno cuando ha subido a un transporte público, nota ese cansancio ese “Otro día de clases” el pensar que los buses también tengan un tema de mantenimiento, en el tema del tubo de escape, el que el bus esté bien implementado, tenga una limpieza bien adecuada, hace que el usuario se sienta cómodo y disfrute el viaje, el tema de que no se controle el sonido de los claxon ¿Por qué en los Olivos o en Lima Norte en genera nadie hace nada por el tema del sonido? Pero tú vas a San isidro, a San Juan de Miraflores, y te ponen multa por usar claxon, los transportes públicos no pueden hacer esa bulla de gritar, ni de llamar la atención, pero ¿Por qué hay esa diferencia? Son el mismo

territorio, ¡Son Lima! Pero existen estas dos brechas bastante importantes, una persona que viaja en San Isidro y Miraflores, obviamente va a poder ir descansando, tranquilo, ir viendo el paisaje, viendo por la ventana, los edificios, los parques, las áreas verdes, pero una persona que está en los Olivos, Puente Piedra, Carabaylo que quiera hacer eso ¿Qué pasa? Sólo ve tierra, casas sin pintar, no tiene un adecuado visual urbana, de su zona y eso afecta quieras o no a las población y también el tema de los ruidos, de la contaminación sonora, es muy fuerte, entonces ver y comparar estas dos realidades, en un mismo territorio, en una misma ciudad, es bastante impresionante, esa brecha ya es momento de eliminarla, que traen consigo mucho de que tu tengas un tema de cambio de mejoramiento de barrios, un tema de integración, un tema del entorno de la visual, no tienes que ser arquitecto para que te guste ver en la ventana cuando vas en un bus, entonces el crear estas atmósferas, este mejoramiento, trae consigo esto, solucionas también el tema del transporte público y el que la los estudiantes dejen de estar estresados e incómodos, de que les guste ir a la universidad, sentir que es un día cansado, ir a casa, ver cómo la gente maneja bicicleta, como la gente disfruta de un parque mientras tú vas recorriendo en un bus, entonces es eso, si tú trabajas una cosa, o un plan específico y mejoras, el tema de ese entorno urbano, también mejoras, lo que me están preguntando, entonces, mantenimiento de buses es importante, y mantenimiento también de la ciudad, ambos se complementan, la movilidad es una capa del entorno urbano y cómo uno lo analiza y uno propone. Las tantas capas que se puedan analizar en un análisis urbano, como mejoramientos de barrios, las estrategias de infraestructura ecológica, como parques, parques zonales, apoya mucho a que se pueda solucionar ese tema de visual, de que una persona se sienta cómoda de ir en transporte público y deje ese tema de estrés y también el tema de la contaminación auditiva mejoraría mucho si se tiene en control si hay un buen tema de gestión de parte de la municipalidad, para poder controlarlo, entonces en general sería eso lo que ayudaría a solucionar este problema.

A quien corresponda

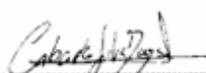
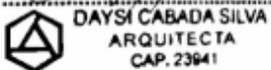
Por medio de la presente

Yo: Daysi Cabada Silva

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 9/12/2021

Firma:


.....


Lima, Perú, 2021

←

Preguntas para especialistas.pdf x +

Archivo | C:/Users/CARLA/Downloads/Preguntas%20para%20especialistas.pdf

1 de 2

Vista de página | Lectura en voz alta | Dibujar | Resaltar | Borrar

¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

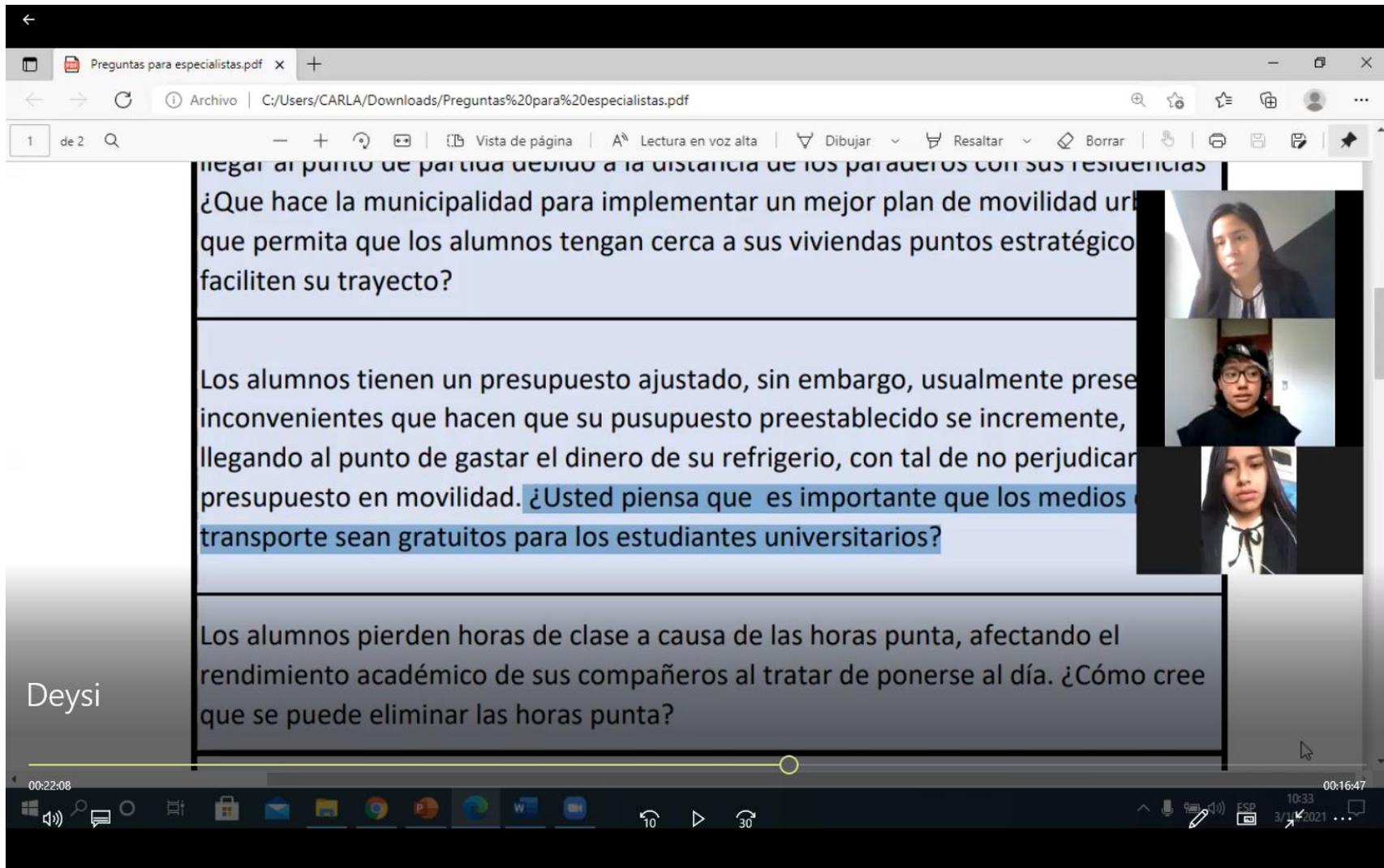
Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Deysi

00:22:08

00:16:47

10:33 3/11/2021



Anexo. Instrumento: Entrevista a especialistas - Desplazamiento Peatonal Intraurbano

Mg. Arq. Jorge Zaldívar.

- Magíster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño
- Arquitecto Urbanista

La mayoría de estudiantes de la carrera de administración del periodo 2019 - II mencionan que la poca accesibilidad de su domicilio hasta su centro educativo los perjudicaba, originando que recorran mayores distancias ¿De qué manera este exceso de desplazamiento incide en la poca accesibilidad que propicia deserción en los estudiantes universitarios?

Modelos o teorías de desplazamiento en cuanto a las teorías urbanas, la accesibilidad que tienes al momento de planificar dónde va a estar un centro de estudios, un centro de labores, y estas nuevas centralidades que yo recuerdo que con ustedes también lo conversamos de alguna forma, se puede generar como aspecto propicio de la ciudad, el problema es cuando no está bien planificada la ciudad y tenemos estudiantes que viven muy lejos de su centro de estudios, como por ejemplo lo que pasa en la Vallejo, Que vienen chicos que vienen desde Canta desde muchos lugares hacia el norte, y terminan teniendo más cercano nuestra universidad y eso puede afectar en la deserción de los estudiantes ¿Cómo afecta? Principalmente por afectos sociales, ellos sienten que las universidades no son tomando en cuenta como una unidad o que la universidad es parte de su comunidad hacia que uno está enfocado. La universidad con esta extensión social, puede llegar a tener como vínculo hacia los espacios públicos, por ejemplo, de alguna manera ustedes también de repente han ido a sembrar árboles a estos lugares que son como vacíos urbanos, son un aspecto que se vincula directamente al espacio público, al espacio material, al objeto arquitectónico, pero como ustedes saben, dentro de la evaluación del planteamiento de equipamientos y de intervención de zonas que nosotros evaluamos a partir del conocimiento del contexto, del objeto arquitectónico y del sujeto del usuario. El problema es cuando no está bien planificado la ciudad, tenemos carencia de centro de estudios, centros que hacen que se potencie la zona con carreras a fin, carreras que tengan que ver con la identidad del lugar, entonces yo estructuraría mi respuesta basada en algunos aspectos con respecto a la



deserción de los estudiantes ¿Por qué puede pasar esto? Puede pasar porque la universidad o la carrera que están estudiando, de repente no se aplica directamente al territorio, que ellos tienen como lugar de deserción laboral porque, por ejemplo, tú estás en una universidad que es específicamente para estudios agrícolas como es el caso de la Universidad Agraria de la Molina y de repente el entorno mismo, la gente de la comunidad tiende a estudiar sobre esas carreras. Entonces yo vengo estructurando un poco la idea de la carrera de administración, que puede darse en cualquier lado o lugar eso puede ser un motivo de deserción, de repente no es aplicable a lo que ellos tienen en su comunidad, y con respecto al desplazamiento, el desplazamiento es consecuencia de que las personas tienen una necesidad de llegar a ese lugar, entonces que tanto le es factible poder desplazarse, desde lugares muy alejados hacia una universidad que les da un servicio cómodo, en este caso la carrera de administración. y otro es esa necesidad de desplazarse, como localizamos esos equipamientos, ¿Cuáles son los parámetros que nos obliga a nosotros seleccionar la ubicación de una universidad? ¿Tiene caracteres sociales? ¿Están dentro de un plan urbano? O responden a temas económicos, eso también incide un poco en la distribución de la ciudad. Por eso, hago mucho hincapié en el tema de los modelos urbanos y la necesidad de nuevas centralidades, centralidades que terminen estructurando habilitaciones un poco más conscientes de su entorno. Entonces, creo que eso afecta en el tema social, en el tema económico para ellos mismos y de mi propia experiencia, yo recuerdo, vivía fuera de Lima, vivía en Chaclacayo y tenía la necesidad de estudiar en el Rímac, en la UNI y pues mi desplazamiento era excesivo y hay gente que resiste eso y hay gente que no. Hay gente que dice “No, muy lejos ya no voy a estudiar ahí, mejor me voy a estudiar a una universidad más cerca y cambio mi carrera” cómo yo estoy en Chaclacayo lo más cercano es la Cantuta, entonces ya no estudio arquitectura sino estudio educación, porque en la Cantuta solamente es especialista en Educación y es más mucha gente del colegio, decidió estudiar educación SOLAMENTE POR UN TEMA DE DESPLAZAMIENTO por un tema de que la accesibilidad era mayor, entonces depende un poco del pensamiento del usuario, que tipos de aspiraciones tiene el usuario y también de la proximidad de su equipamiento educativo.

Los alumnos mencionan que su modo de desplazamiento no es tan agradable, ya que los buses que debían abordar para llegar a su destino, no paraban en todos los paraderos, ocasionando que tengan que tomar taxis o colectivos. ¿Qué piensa usted que se debería mejorar o implantar para tener un mejor modo de desplazamiento?

Bueno, esto tiene un aspecto de doble entrada, Es como lo que sucede con las ciclovías, muchos ven a las ciclovías como una solución específica y exclusiva para

el transporte público y como un modo de conectarse de manera muy buena, muy sostenible, muy ecológica y todo lo que mencionan acerca de las ciclovías. Pero eso es parte de un botón, de un gran traje como le digo a mis alumnos, es parte de una identidad que, si tú no cambias las zonas, si tú no planteas algo más macro eso termina decayendo como el caso de Bogotá, el caso de otras ciudades que planteas una ciclovía y por más bien diseñada que esté no es un medio adecuado porque no cambias el entorno, lo mismo sucede con estas zonas en donde tu planteas grandes desplazamientos, como sucedería lo de la Estación Naranjal, La Estación Naranjal ya colapsó, no da para más es totalmente insostenible que tengas que esperar un bus que te lleve a Tungasuca y te demores una hora en hora punta para llegar a Tungasuca eso es insostenible, algo absurdo, no funciona, por lo tanto, ahora se plantea crecer más, hasta Chimuoclo, la pregunta sería que no se está pateando entre comillas o desplazando el problema, ahora ya Chimuoclo va a ser el nuevo Naranjal ¿Cómo va a ser? El problema es que no se cambia en su totalidad, se está haciendo “parches” en la ciudad ¿Qué se debería mejorar? Implementar un plan general de desplazamiento de movimiento metropolitano que contemple buses más amplios que lleven más personas y que se desplacen hacia más puntos de las ciudades mejorando las vías y zonas también, bueno, siempre. La accesibilidad hace que mejore todo y evolucione tanto para bien como puede ser para mal, pueden evolucionar para mal pero ya va cambiando, lo digo por lugares por ejemplo afuera de Lima, hablando ya un poco de Provincia, una carretera puede mejorar o desmejorar un paisaje urbano, por ejemplo un paisaje natural y convertirlo en un paisaje urbano adreste y molesto pero finalmente lo que sucede acá con el tema de las nuevas accesibilidades y nuevas formas de conexión, tiene que ver con un sistema macro, los taxis colectivos y todo esto aparece porque hay una necesidad de conectarse y eso no está abarcando el metropolitano, tiene que ser parte de un plan más macro que sea el objetivo que desaparezca el modo informal de trasladarse ahora no solamente hay taxis colectivos, hay “motos taxis” pero “Motos lineales” que aparecen en Javier Prado que son la solución en donde cada uno se independiza empiezas a tener esa necesidad de ser único y bueno yo creo que lo que se debe mejorar o implementar es un planteamiento global de desplazamiento general de vías, de escenas bien caracterizadas, pero eso pasa por un plan urbano que cada vez lo han ido aplazando más, primero fue hacia el 2030 después hacia el 2035 después 2040, vamos a llegar al 2050 y no vamos a poder mejorar nada de esto si es que no se ejecuta pasando por la informalidad y por un tema cultural también, eso es lo que pasa con los taxis colectivos, aparecen por eso, por las necesidades de desplazamiento que no están abordadas en un planteamiento social básicamente

Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?

El problema es que solo existe una estación, el problema es que sólo existe un naranjal, deberían existir 50 naranjales en todo Lima, para hacer una urbe de gran escala, debería ser así, en los países del extranjero tienen sus estaciones muy bien conectadas, sistemas intermodales, lo malo de la estación naranjal es que no es un sistema intermodal e intenta ser intermodal, intermodal quiere decir una serie de movimientos que tú desde ahí salgas en bicicleta, salgas en autobús, quizás en otros medio de desplazarte y no lo es, el problema es que la estación naranjal no es intermodal no genera una conexión que por ejemplo si tú quieres irte a Ancón desde la Uní, llegas a Naranjal y para irte a Ancón tienes que tomar pues por lo menos dos carros más, pero de Naranjal tomas primero un alimentador que te deja en Pro y de Pro tomas un colectivo y del colectivo tomas una moto hasta tu casa para llegar, entonces NO HAY UNA SITUACIÓN INTERMODAL PLANTEADA O PLANIFICADA, cuando sí, en otras partes del mundo hay Tren bala, el Renfe que hay en España, que te conecta por ejemplo a TOLEDO cuando quieres ir por allá desde Madrid y eso es lo que está sucediendo, hay una serie de ejemplos no sólo debe existir una Naranjal, deben existir muchos Naranjales que finalmente se conecten en una gran red intermodal y eso es lo que pasa, los embotellamientos nacen por la informalidad, nuestro sistema es muy precario, o sea, es imposible que solamente de Naranjal a Matellini cubras los múltiples desplazamientos que hay en la ciudad.

Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana, que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Bueno, cuando hablamos del tema de la Municipalidad para mí es un tema muy curioso porque hay muchos chicos que cuando yo les enseño Diseño Urbano, por ejemplo, empiezan por los planteamientos estratégicos que están muy ligados a la gestión, hay 3 aspectos que reconozco muy bien al momento del planteamiento estratégico en cuanto a un entendimiento del territorio:

1. El planteamiento estratégico sobre la implementación de ciclovías. En mi estura es que no funciona sino hay un cambio radical del sector, es como un pequeño parche hacia un planteamiento mayor (Más macro)
2. La basura, siempre hablan de la basura o de la seguridad esto es lo primero que ven.

Entonces la municipalidad, de por sí que es el principal gestor de los actos, tiene muchas aristas y tiene muchas complicaciones ¿por qué? Porque primero es el tema de la poca continuidad que hay en las gestiones, la gestión dura 4 años y de ahí la otra intenta echar la culpa de lo malo que existe a la anterior e implementado su gente nueva no hay una continuidad, eso hace que desmejore un poco los planes urbanos, o las planificaciones es difícil planificar a futuro si es que el pensamiento es más político, ese es el problema de las municipalidades por eso es que si mencionan ¿Qué hace la municipalidad? Pues hace muy poco, hace cosas que generalmente le beneficien políticamente, básicamente, si hace una cancha o un mejoramiento de parques es porque existe un plan para hacerlo, sino probablemente porque quieren generar votos, y eso un poco me causa extrañeza, que todos los alcaldes hacen una obra y ponen sus nombre enorme en un muro, diciendo “Yo hice esto” y cuando en realidad es un servidor público, el cual lo hace con la plata de nosotros, es como premiarlo a él diciendo “Es lo máximo” “Gracias” es su responsabilidad como gestor público, hacer ese servicio o brindar ese servicio, entonces en el tema de la Movilidad urbana hay muy pocas cosas que se hacen y que básicamente tenga que ver con una situación distrital, cuando en realidad para la ciudad de Lima no se necesite una opción distrital sino se necesite una opción de toda la ciudad, y eso cae en muchos problemas políticos, en problemas como la gestión, la municipalidad para implementar un plan de movilidad urbana, hace muy poco, desde acciones puntuales, en generar un paradero, hasta ello y que los alumnos tengan más acceso a su vivienda desde puntos estratégicos es muy poco, la acción se genera en objetivo y el objetivo es que la municipalidad brille como una gestión que está haciendo algo y por ahí si cae algunas gotas de algún tema con el vínculo con el usuario, como en este caso los alumnos pues sería una suerte, lo haces sin pensar especificaste en el usuario sino en otros objetivos más políticos no como para hacer un bien común.

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

Sí, claro. Si hay esa modalidad en el caso de ustedes de la universidad César Vallejo, pero no abastece, para por una línea recta, cómo la panamericana o cómo la universitaria que son vías muy principales de la ciudad, de ahí si tú vives en el cerro verás cómo llegas, pero yo creo que es importante, ahora el problema sigue siendo el mismo, que no hay una red de conectividad a nivel micro como en el caso de las municipalidades que podrían implementar que sea una zona segura dónde transitas a cualquier hora, y eso es un tema cultural, de identidad, un problema social bien fuerte. Pero si es indispensable que haya un servicio de movilidad, como en el extranjero, en Europa cada uno tiene sus buses y sus buses se dirigen hasta a una universidad, son como la estación Naranjal y por ahí salen sus alimentadores, los alimentadores educativos, los alimentadores que traen y cuidan al estudiante, eso es lo principal el problema es el enfoque, que tanto cuidamos a los estudiantes como futuros personajes que van a ser importantes en la sociedad y si los buses terminan siendo o no una inversión y terminan siendo un gasto eso depende mucho de la entidad, de la entidad que va a brindarles el servicio, yo puedo imaginarme en este caso dos tipos de buses uno en donde los llevan a ustedes de una universidad privada y uno de una universidad pública y los dos tienen los mismos problemas que son básicamente económicos, que tanto inviertes en el cuidado de tus estudiantes, en el caso de ustedes pues, viene de un ente privado, o de una directiva que quiera donar dinero para cuidar a sus estudiantes a partir de cómo transitan o cómo se desplazan y en el caso de una universidad pública es el estado quien da un presupuesto para eso, y que casi a las justas alcanzan, lo digo porque yo vengo de una universidad pública y que nunca me subí a uno de estos medios de transporte porque no se dirigían a donde yo quería, o donde me podría beneficiar, jamás. Siempre tuve que ir en combi o en colectivo como ustedes también se han desplazado, entonces para que sea eficaz tiene que realizarse un estudio de movilidad, aunque sea mínimo dentro de la misma universidad, teniendo en cuenta como si fuera ese el eje de movimiento.

Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Bueno, la virtualidad nos ha enseñado mucho, la virtualidad ha eliminado mucho de las horas punta, las ha eliminado básicamente en su totalidad, la virtualidad ha ayudado bastante, en algún momento nos resistimos a ello pero creo que ahora la virtualidad ha llegado para que estas horas punta, estos viajes, sean mínimas, tiene sus pros y sus contras y escuché en una conferencia hace poco sobre el tema de virtualidad y educación que ya el modo de enseñanza por medio de esta gran red debería ser en cuestión a laboratorios, es decir, si nosotros tenemos un taller de arquitectura, debemos ir a experimentar al taller, experimentar lo que en clase teórica se ve, de los 3 días que tenemos taller vamos uno en específico para

preguntas que tienen que ver y que tienen que ser en relación a algo que necesariamente tiene que ser experimental físico en un laboratorio. Entonces eso puede ser, que ahora las universidades se conviertan en laboratorio en donde se experimenta y tienes una necesidad y que las clases teóricas puedan hacerse de manera virtual, eso ayudaría bastante al tema del transporte del día a día y bueno ese es un nuevo plan y sería un retroceso si las clases ahora vuelven a ser presencial, creo que puede haber una mixtura entre los dos.

Los estudiantes, encontraban grandes aglomeraciones de personas en los paraderos y fuera de su centro universitario en sus horas de ingreso y salida. ¿Qué piensa usted acerca del volumen peatonal generado en los paraderos o en las afueras del centro universitario?

Es el tema de planificación, dónde pones una universidad porque eso es primordial, la universidad por ejemplo en Europa, al poner una universidad tú cambias todo el entorno por ejemplo en Harvard y estas universidad del extranjero se vuelven ciudades universitarias y Europa se es llama también ciudades universitarias porque la entidad de esa ciudad es de universidades, incluso los comercios son dirigidos hacia ellos, lo malo es cuando pones una universidad en un entorno donde no es así, entonces, no hay una planificación territorial, y terminas haciendo que aparezcan puntos que nacen de la necesidad y como son tan pocos, se empiezan a aglomerar, no hay una gestión del territorio correcta, lo que pasa es eso justamente, se aglomera la gente porque la necesidad es mucha y la oferta es poca y está mal planificada y es lo que ha pasado con nuestra universidad, nació en una zona industrial que fue creciendo, entonces la universidad empezó como se pudo no fue parte de una planificación general, ahí no se planificaba que fuera una universidad, nació por una necesidad que ya las personas que venían de Ancón o más allá, tenían que estudiar, y de repente van a hacer otra universidad allá, y así sucesivamente porque hay justamente esas filiales que se necesitan pero si no se planifica, el territorio, la gestión del territorio y no hay proyectos urbanos que digan cómo va a ser el entorno universitario, más que solamente el equipamiento, va a suceder lo mismo, entonces, lo que pienso del volumen es que va a continuar siempre y cuando no haya una planificación urbana en cuanto a estos centros y dónde aparecen y por qué aparecen ahí, va a ser un problema. Es como el centro de idiomas que está en la metropolitana, me parece que es la peor ubicación para tener un centro de idiomas, o sea, es porque hay una necesidad nada más, porque tenemos el terreno y lo ponemos ahí, no nos importa si es que llegas o no llegas, es la peor ubicación, el lugar no tiene buena iluminación, no tienes como conectarte, no tienes paradero, es imposible a menos que tengas auto, pero es parte de una planificación, dónde pones justamente cada uno de los puntos de equipamiento.

Los estudiantes se sentían incómodos y estresados en su trayecto hacia la universidad ¿Para usted es importante que los alumnos se sientan seguros y cómodos en su viaje? ¿Por qué?

Sí, es importante porque los estresores urbanos, la contaminación acústica, la contaminación ambiental, la inseguridad, hablando de este problema social y entre otros, hace que uno siempre esté alerta, no puedes salir sin estar alerta, ves una moto, y ya estás así agarrándote los bolsillos, estas con miedo, es un problema psicológico, la ciudad está enferma, y eso afecta directamente a todos los que estamos ahora encerrados sentimos cierta protección, va a ser un caso particular cuando empecemos a salir de nuevo, creyendo que todo va a ser igual, de repente nos topamos con una realidad psicológicamente adversa, va a ser un shock realmente, salir de nuevo subir al bus y no solamente por el tema sanitario sino también por el tema de que nos ha traumado esto, esto es un cierto problema social que hay que tratarlo con muchas pinzas, entonces en pro de eso tenemos que mejorar, reconociendo el problema que se nos viene sabiendo que va a generar más estresores de ciudad, que van a hacer que los alumnos tengan muchos más problemas, ahí sería bueno que trabajen los profesionales de salud mental, los profesionales de la sociología de la sociedad y nos den insumos a nosotros como arquitectos para saber cómo hacer que los espacios sean mejores, de repente los buses tienen que transformarse, tienen que ser más macro, desde acciones muy puntuales como poner paneles con historietas, poner cosas que hagan que los viajes terminen siendo un poco más importantes en cuanto a que te transmitan algo, es un tema psicológico que se ve en los colores, en como percibes el viaje, tiene mucho que ver con las intenciones de alguien que piense en el futuro, por ejemplo yo me imagino que de repente estos buses, esta implementación que podría planificar una universidad que piense en sus alumnos que tenga una estructura diferente, que proponga a nosotros como arquitectos, un concurso en donde ustedes van a diseñar los buses de la universidad, y tomamos en cuenta esos parámetros que es el tema de los estresores ¿Qué tanto te estresa estar en una cabina? En 3 horas, que dinámica o que colores podría tener ese bus macho, o ese mega bus que va a llevarte pues hasta Chaclacayo, Chosica, el diseño siempre responde a muchas cosas y entonces sí, tiene que ser importante que viajemos seguros y cómodos, pero pensando no solamente en la seguridad física, sino mental.

Algunos de los alumnos han sido víctimas de la inseguridad ciudadana y otros han presenciado o escuchado casos de otros alumnos, estos casos acontecían mayormente en los paraderos mientras los estudiantes esperaban sus buses. ¿Qué cree usted que le impide al ministerio de transporte y comunicaciones incrementar la cantidad de transportes públicos?

Bueno, hay dos aspectos, la infraestructura vial y luego la informalidad, las decisiones de la informalidad, hubo una decisión pésima en cuanto a lo político de considerar beneficios a los transportistas informales o a los transportistas que manejan colectivos y eso es una cadena, viene justamente desde la política, viene desde estas decisiones en donde el congresista quiere obtener votos y va a la comunidad de informales y les promete cosas y al final se logran porque se mete a una bancada o a un grupo político que permite hacer esas cosas por su mayoría, porque tienen 37 o 40 años en el congreso e implementan la ley y eso nos perjudica a todos y eso no les importa, porque al final tienen que cumplir con las personas que aportaron a su campaña política, ese es un problema, es latente y no podemos escapar de eso, entonces básicamente es un problema social, lo que impide en el ministerio de transporte y comunicaciones incrementalmente eso, son las leyes y la infraestructura, y la infraestructura nace justamente de las políticas de estado sobre como incrementar y como mejorar el transporte público, entonces ahí nacen los planteamientos o los lineamientos, hay una ley de desarrollo sostenible que salió el año pasado, que también contempla aspectos de transporte que digamos si se van a cumplir o no, eso de repente puede tomar temas de gestión y si hablamos del ministerio de transporte hay que ver quien lo dirige y vemos en la televisión que las cabezas de estos lugares que están netamente metidos en la política, no beneficiando al usuario y entendiéndose ellos como servidores públicos, cubriendo intereses particulares, eso es lo que impide básicamente, el tema de las leyes que se promulgan y las faltas de infraestructura que también son decisiones políticas que se realizan tú por más carreteras que pongas es como "Ponerle un hueco más al cinturón" cuando el colesterol está por las nubes y eres gordo porque eres gordo y vas a seguir ensanchando las vías pero el tema del transporte va a seguir siendo el mismo, no hay solución si es que no hay soluciones firmes sobre la informalidad, que es el principal mal que tenemos y esto viene de aspectos sociales y también políticos de decisiones de las personas que tienen que decidir esto, deciden mal por justamente temas que tienen que ver con devolver favores prácticamente, por eso fueron elegidos.

A quien corresponda

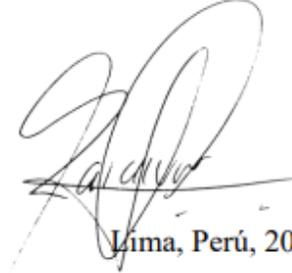
Por medio de la presente

Yo: Jorge Alfonso Zaldívar Suárez con DNI: 42810662

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

Fecha: 8/12/2021

Firma



Lima, Perú, 2021

Archivo | C:/Users/CARLA/Downloads/Preguntas%20para%20especialistas.pdf

1 de 2

Vista de página | A Lectura en voz alta | Dibujar | Resaltar | Borrar

negar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias.

¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Zaldivar

00:22:39

00:15:28

Video call interface with three participants: a woman at the top, a man in the middle, and a woman at the bottom.

Anexo. Instrumento: Entrevista a especialistas - Desplazamiento Peatonal Intraurbano



Dr. Arq. Simoné Senci

- Doctorado en Arquitectura y Urbanismo
- Especialista principalmente enfocado en el espacio público y movilidad sostenible

La mayoría de estudiantes de la carrera de administración del periodo 2019 - II mencionan que la poca accesibilidad de su domicilio hasta su centro educativo los perjudicaba, originando que recorran mayores distancias ¿De qué manera este exceso de

desplazamiento incide en la poca accesibilidad que propicia deserción en los estudiantes universitarios?

Bueno, la universidad cómo la educación en general, necesita de varias condiciones como la posibilidad de tener tiempo, es decir...muchas personas trabajan, y no tienen tiempo para poder dedicarle al estudio, bueno también recursos económicos pero, el hecho de por ejemplo no tener a nadie a quien cuidar en su casa porque también esto puede implicar la necesidad de perder una parte del tiempo para dedicarlo a otras cosas, bueno, dentro de estas condiciones generales, está también el tema de la accesibilidad, sin duda.

Entonces, yo creo que de todas formas los problemas son subjetivos, es decir, hay gente a quién le cuesta desplazarse mucho y a gente que le cuesta poco. por ejemplo:

De mi experiencia en la Roma, es una ciudad que tiene un cuarto o un tercio de los habitantes de Lima pero sin embargo, es un desastre también con el transporte público, en mi primer año me demoraba 45 minutos para llegar a la universidad y no estaba lejos por así decirlo, tampoco estaba cerca y en el segundo año era un poco menos, como 40 min, pero me parecía casi nada y en tercer año me mudé a otra casa, dónde pagaba menos tenía un cuarto el cual compartía pero me demoraba una hora para llegar a la universidad, entonces tenía sus aspectos positivos y sus aspectos negativos por ejemplo: Me permitía estudiar más, concentrarme más, pero sabía que cada vez que iba a la universidad, si tienes que desplazarte una hora o más, lo haces. Es decir, no importa si es para una clase de dos horas, a veces no te daba muchas ganas de ir, digamos así era un sacrificio

que uno hacía, pero aprovechabas para hacer varias cosas o inclusive al principio de ciclo, tenías que elegir los cursos, pues elegías cursos que coincidían en los mismos días. Entonces, trataba de evitar que en otros días tuviera que ir y bueno, esto es una cornisón, es decir es uno de los factores que influye en el tema del desplazamiento, no es el único cómo les digo, en mi experiencia personal en esa casa que estaba a una hora de la de la universidad pero lográbamos entrar 3, en un departamento de 60 m aprox, mientras antes estaba en uno más chico pero entraban 7 personas, entonces era una cocina para siete, los espacios reducidos, frente a la ventana había como 21 rieles de ferrocarriles desde los trenes que llegaban de la estación Central, entonces, es uno de los aspectos en el tema del transporte, hay otros aspectos pero es uno y naturalmente incomoda, es decir, hay algunos aspectos que son más difíciles de trabajar pero el tema de la distancia o el tema del llegar al trabajo o a la universidad en el caso de estudiantes significa, digamos perder una parte importante del día, pero lo absurdo es que no siempre la distancia significa demora, a veces uno puede vivir cerca e inclusive demorarse mucho. Entonces esto es así para que esto pueda funcionar bien se debería tener más opciones para poder desplazarnos, caminos que te permitan desplazarte, caminos que te permitan desplazarte en bicicleta, porque si nosotros miramos por ejemplo la velocidad promedio en Lima es de aproximadamente 2 y 13 km por hora en hora punta, hay algunas avenidas como Aramburú donde me parece que hicieron estudios hace algunos años en dónde la velocidad en hora punta era de 2 o 3 km por hora, Lo cual quiere decir que una persona va a 5 kilómetros por minuto. Entonces, es bastante ineficiente vivir cerca y demorarse mucho, entonces en este caso se necesita infraestructura que te permite llegar a pie, en bicicleta, en scooters, en transporte público y otras cosas como moto taxi, por ejemplo.

Los alumnos mencionan que su modo de desplazamiento no es tan agradable, ya que los buses que debían abordar para llegar a su destino, no paraban en todos los paraderos, ocasionando que tengan que tomar taxis o colectivos. ¿Qué piensa usted que se debería mejorar o implantar para tener un mejor modo de desplazamiento?

En una cosa muy simple, una reflexión no está aquí que pienso que está detrás de la pregunta es el hecho que es posible, que los buses no pararan porque por la mañana, cuándo van desde los lugares más periféricos hacia los lugares más centrales está repletos entonces, ¿qué pasa? en el primer paradero se llena al segundo y ya nadie más puede subir, a todos por la mañana nos ha pasado el tema que en ocasiones esperamos 2 o 3 buses, encontrar uno más vacío y entrar o incluso puede haber pasado que esperábamos 2 3 buses y cada vez que esperábamos, éstos venían mucho más llenos que los anteriores y eso claramente no funciona, Entonces, ¿qué hay que hacer? Primero, carriles reservados para el transporte público, algo que nos permita llegar rápido y que su costo sea bajo casi 0 literalmente, lo cual permitiría que los buses vayan más rápido y que inclusive

haya o exista más buses porque, porque si un bus en lugar de demorarse 2 horas en desplazamiento, este se demora una hora, significa que este bus ya está disponible y puede empezar su ruta. Entonces, esto yo creo que es fundamental, tener espacios reservados para buses, carriles reservados para buses.

Por otro lado, el transporte público hoy en día en Lima es un negocio, es decir si nosotros lo comparamos con Europa o con otros lugares del mundo, el pasaje cubre solo el 40% de los gastos, es decir la suma de todos los pasajes cubre solo el 40% de los gastos, esto es un promedio. En Perú no sólo cubre todos los gastos sino también genera ganancia, es decir, en otros lugares donde el transporte público es PÚBLICO, no se necesita generar ganancia, y el 60% lo paga el estado o lo paga la municipalidad o lo paga la región, entonces uno se pregunta, cómo puede estar estructurado de forma que esté gestionado por el sector público porque en la municipalidad, la ATU en caso de Lima, otras entidades, de manera que efectivamente tal vez pueda estar 0 pero estamos hablando de un servicio público, lo importante es garantizar el servicio a los ciudadanos entonces ahí hay que hay que buscar sistemas de financiamientos sistemas organizativos pero el estado también tiene que entrar nueva y varios aspectos pero si se puede hacer.

Los alumnos mencionan que al desplazarse hacia su centro universitario usualmente encontraban embotellamiento de autos. ¿Por qué cree que a pesar de existir diversos proyectos como el de la Estación Naranjal, aún persisten estos embotellamientos que retrasan el desplazamiento de los alumnos?

Claro, esto es un temprano porque por un lado el 70% todos los limeños se mueve en transporte público, es un número grande y necesita de espacio, es decir, primero carril para todos los buses porque el Metropolitano va más rápido porque tiene carriles reservados, pero naturalmente no todos vive a los alrededores de la Panamericana, o a lo largo de la vía expresa, Entonces se necesita que este sistema de carriles reservados se tenga en toda la ciudad, podríamos decirlo así de simple, pues sí miramos los datos estadísticos miramos por ejemplo que solo el 3% de la población de Lima, se traslada en metropolitano, sólo el 2 % se trasladan con el tren eléctrico.

Bueno, se necesitan de espacios que puedan ser de manera que haya carriles de transporte público en toda la ciudad, bueno, carriles reservados para todos los buses de transporte público y al mismo tiempo, diferenciar más la organización del espacio público, entonces si yo tengo, por ejemplo. Digamos el espacio urbano es un recurso limitado, nosotros siempre decimos si, el petróleo es un recurso limitado, los árboles son algo limitado, el ser humano también, entonces tengo que tener mucho cuidado de cómo gastamos si nosotros gastamos 10 soles para comprar una cosa ya no podemos comprar otras, entonces, hay que ver como usamos el sueldo, el espacio Vial cómo lo usamos, debemos usarlo con los medios de

transporte más eficientes entonces, más eficiente es la ciclovía, porque en un mismo espacio se pueden trasladar más personas y son carriles buses son veredas y son caminos súper cómodos, si logramos hacer esto, es expandirlo por toda la ciudad, no podemos pensar que con proyectos puntuales (es decir que solo valen una u otra avenida) solucionamos el problema, no es así. ¿Porque mucha gente se aglomera e la estación Naranjal? porque de repente la gente que va de Los Olivos a San Isidro y qué tal si habría otro Metropolitano que pasa por la Universitaria y la Av. la marina. Bueno, la mitad de la gente en lugar que pasar por allí tendría otra alternativa, y qué tal si tuviéramos otro Metropolitano en la Panamericana que después pongamos que baje por la Arequipa, tendríamos menos gente, es decir esto es como el juego de las sillas, tú tienes pocas sillas y tienes más gente y alguien se queda de pie y trata de sentarse en algún lugar, entonces si nosotros vemos esto, tratamos de poner más sillas, más sillas significa más Líneas de transporte público, más líneas no significa más buses en este caso, significa más espacios reservados, más rutas, entonces en Universitaria sería indispensable tener un carril de transporte público, sería indispensable en Alfonso Ugarte tener un sistema de Metropolitano, hay muchos casos así efectivamente.

Cada alumno tiene un distinto trayecto desde su residencia hasta su centro universitario, sin embargo, todos ellos coinciden en que se les dificultaba poder llegar al punto de partida debido a la distancia de los paraderos con sus residencias ¿Que hace la municipalidad para implementar un mejor plan de movilidad urbana, que permita que los alumnos tengan cerca a sus viviendas puntos estratégicos que faciliten su trayecto?

Ahora la municipalidad no tiene un plan de movilidad urbana, el plan de movilidad urbana es uno de los tipos de planificaciones que supuestamente debería hacerlo la municipalidad con la ATU. Entonces, no se tiene en este momento se tiene estrategias generales pero no se tiene un plan, la idea sería que lo antes posible se pueda tener un plan, para que todo sea mejor, por otro lado cómo les comentaba antes, necesitamos tener más rutas, es necesario, por ejemplo en Barcelona hicieron un plan de ciclovías que permite que cada persona de la ciudad tengo una ciclovía a menos de 300 m de su casa, necesitamos hacer eso, de manera que cada ciudadano limeño tenga un paradero de transporte público a 300 m de su casa, se puede hacer y de repente para personas que viven un poco más lejos de estos paraderos, organizar un sistema ordenado de mototaxis por ejemplo o de bicicletas públicas u otra cosa no, pero tratar de ver cómo, es decir, en primer lugar hay que ver cuántos más paraderos de transportes público se necesita cerca de cada vivienda de la ciudad y por otro lado en los casos donde esto no sea posible, tener algún sistema de transporte que te permite llegar ahí, los mototaxis en estos pueden ser óptimos pero naturalmente tienen que ser mejor organizados, inclusive con sistemas de precios, es decir de repente tu pagas algo y el mismo costo te vale para el mototaxi te vale para el Metropolitano, te sirve para el bus, estamos

gastando demasiado en transporte en el Perú, Los costos son demasiado altos yo creo que están ustedes estudiando y de repente saliendo alguna vez en el fin de semana cuánto gasta en transporte porque si uno sale tal vez el fin de semana se toma un taxi de regresado, puede llegar quizás a ciento soles al mes en transporte, lo cual es un número que muchas veces uno gasta, es decir, puede gastar 4 o 5 soles de buses al día... estaríamos gastando cómo 150 soles al mes, más algún taxi...i Bueno puede llegar a 200.

Yo le comento, que cuando estaba en Barcelona donde el sistema de metro es súper eficiente para un pasaje una suscripción que te permitía tomar buses de noche, pagaba menos de 140 por ahí y con el metro subterráneo que por ejemplo todo el sábado por la noche estaba abierto, es decir empieza a las 7 de la mañana del viernes y termina el domingo a la media noche a las 11:59 pm del domingo, Entonces, estamos gastando demasiado, necesitamos gestionar los recursos de forma más eficiente sobre el transporte.

Los alumnos tienen un presupuesto ajustado, sin embargo, usualmente presentan inconvenientes que hacen que su presupuesto preestablecido se incremente, llegando al punto de gastar el dinero de su refrigerio, con tal de no perjudicar su presupuesto en movilidad. ¿Usted piensa que es importante que los medios de transporte sean gratuitos para los estudiantes universitarios?

Yo creo que sí, puede ser gratuito para todos inclusive, bien estructurado, hay algunos bueno países muy pequeños y también algunas ciudades pequeñas que están intentando hacer transporte público para todos de manera gratuita y creo que se puede hacer ,es decir, si se implementa bien los espacios, como carriles reservados para buses, si se considera que efectivamente en un sistema de transporte público el estado, pone el 60% , los ciudadanos con el 40%, es plata pero se puede intentar, puede ser este el camino repito, ya que estaba hablando de Barcelona, una de las cosas que me sorprendió que nunca me había pasado antes, cuando era el 2015 es que el pasaje, es decir la suscripción mensual del bus del metro del transporte público un año al otro, bajó de precio, bajo 2 soles pero bajó de precio y es algo que nunca había imaginado, incluso pensé que era un error, porque nunca parece que pueda bajar el costo del pasaje pero con una buena gestión yo creo que es una posibilidad, es decir hay que ver si esto tiene una rentabilidad después porque si tú dices okey invierto más en esto pero gano en otra cosa, por ejemplo:

Hoy en día las ciudades están gastando mucho en el mantenimiento de pistas dañada para la cantidad de vehículos que pasan por allí o los accidentes viales o sea yo pienso en la ciudad de Roma, Roma pierde cada año mil millones de dólares, sólo por accidentes de tránsito entonces, bueno la idea sería tratar de reducir esta cantidad de dinero en lugar de perderla tratar de invertir en un mejor transporte

público, en más seguridad Vial y en transporte público gratuito para todos y se puede hacer, es decir si uno trata de ver ventajas y desventajas se da cuenta que las ventajas pueden ser muchas, hay que organizar bien, pero todo es sistema.

Lima por ejemplo por el tema de la congestión vehicular pierde aproximadamente diez mil millones creo que, de soles al año, Bueno si se pudiera ganar en eficiencia, en impuestos o en otras cosas puede tener sentido tener transporte gratuito para todos.

Los alumnos pierden horas de clase a causa de las horas punta, afectando el rendimiento académico de sus compañeros al tratar de ponerse al día. ¿Cómo cree que se puede eliminar las horas punta?

Con más alternativas de transporte público eficiente, la posibilidad de tener las ciclovías y entonces ir en bici es en donde uno se vuelve completamente independiente del tráfico también está la posibilidad ir a pie es decir buscar otras alternativas de transportes.

Los estudiantes, encontraban grandes aglomeraciones de personas en los paraderos y fuera de su centro universitario en sus horas de ingreso y salida. ¿Qué piensa usted acerca del volumen peatonal generado en los paraderos o en las afueras del centro universitario

Yo pienso simplemente que hay que aprovecharlo, es decir, existe una gran cantidad de personas que están allí, sin embargo, muchas veces estos paraderos están completamente aislados de la ciudad entonces lo que se podría hacer es generar una sinergia entre la gente que espera en el paradero y por siempre las tienditas que están por allá entonces tener por ejemplo: La posibilidad de tener negocios pequeños de tener otras cosas, porque eso puede generar posibilidad de trabajo para mucha gente, de hecho hoy en día en los paraderos están, la señora que vende panes, el señor que te vende lapicero, otro que te vende agua, otro que esté vende periódicos, hay un sistema económico, aprovechemos, es decir hay aglomeraciones, entonces es tener espacios más grandes, entonces el problema es que el paradero es pequeño, necesitamos paraderos más grandes, es darles un espacio en la ciudad, el paradero es prácticamente una Vereda ¿y si atrás de esta vereda tuviera tienditas y otras cosas? representaría también la posibilidad de trabajo para mucha gente incluso en paraderos chicos siempre hay 3 o 41 quiosquitos por ahí.

Yo hace algunos meses vivía cerca de un paradero que era bastante chico, sin embargo, había una señora que vendía agua, una señora que vendía desayuno, al menos 5 comerciantes que eran fijos todo el tiempo, y esto es un servicio también para la gente que está esperando, es decir no es que yo sólo tenga que ir al

paradero para esperar el bus, hoy en día nosotros pensamos así “Esta zona de la ciudad es para estudiar” “esta otra zona para comer” esta otra zona para esperar el bus, no. La idea es que el paradero sea un lugar como otro lugar en la ciudad, puede ser una plaza, puede ser un lugar de estudio, podría tener bancas en donde uno puede estudiar mientras espera el bus, puede ser un lugar de la ciudad en donde se puedan hacer varias cosas.

Los estudiantes, se sentían incómodos y estresados en su trayecto hacia la universidad ¿Para usted es importante que los alumnos se sientan seguros y cómodos en su viaje? ¿Por qué?

Si, por varias razones porque en primer lugar cuando viajas cómodo y seguro esto implica que tengas más gusto de hacer el viaje, entonces hay un concepto que como comodidad o nivel de estrés y cuánto más cómodo es mejor, porque este es un derecho humano, el sentirse seguro, es algo que todos queremos como personas.

Algunos de los alumnos han sido víctimas de la inseguridad ciudadana y otros han presenciado o escuchado casos de otros alumnos, estos casos acontecían mayormente en los paraderos mientras los estudiantes esperaban sus buses ¿Qué cree usted que le impide al ministerio de transporte y comunicaciones incrementar la cantidad de transportes públicos?

Hasta el momento, el transporte público es privado, entonces para que pueda hacer algo directamente el ministerio de transporte, se necesita tener al transporte totalmente público o en parte público o tener de todas maneras una gestión en el estado, esto se está empezando a hacer, desde que nació la ATU (Tengo entendido que tienen 2 años o 3 a lo mucho) un proceso de este tipo se necesita de varios años, 10 años a lo menos para que funcione efectivamente, entonces esto es por un lado, por el otro lado, para que pasen más buses, una cosa importante es tener carriles reservados para buses y otro aspecto también es tener más gente en la calle porque también cuanto más gente en la calle, menos pandilleros hay, entonces, lo que comentaba antes, si nosotros tenemos tiendas a un lado de los paraderos, si nosotros organizamos los paraderos de mototaxis, y no hacemos como que no existe, tratar de que incluso los paraderos de mototaxis sean o construyan parte de la ciudad, si tengo un paradero con iluminación, para solucionar esto debemos construir ciudad, es decir, tener una sinergia en el transporte público para que funcione mejor, paraderos que no tienen que ser sólo paraderos, sino un espacio que es un espacio urbano, gente que pase por ahí, los mototaxistas, cualquier persona que esté por ahí, efectivamente está brindando un espacio público y también en algunos casos tener policías.

Les aconsejaría leer un manual de seguridad urbana producido por la unión europea, pero sobre ciudades de Latinoamérica, te dice que efectivamente hay que actuar en 3 direcciones

Por un lado desde el punto de vista del diseño urbano, por otro lado dando a la gente trabajo, y como tercer componente tener más policías, hay un aspecto positivo del Perú y es que la criminalidad es micro criminalidad no hay criminalidad organizada, esperemos que nunca la haya y eso es una gran ventaja, si uno se va a Colombia a Brasil, contra la criminalidad organizada no puedes hacer absolutamente nada, o sea si llega un policía, ese policía tiene que defenderse, todavía hay micro criminalidad, entonces se puede hacer mucho y hay que evitar que esta suba de escala, de repente, ya lo hayan organizado pero no es tan fuerte como lo es en otros países, entonces, hay que trabajar bajo estos puntos de vista, en estos enfoques

1. Mayor presencia de Policías
2. Mejor diseño de los espacios
3. Mejor uso de los espacios
4. Tratar de bajar la criminalidad a través del comercio.

Es tanta la necesidad de los alumnos de desplazarse que llegan a emplear un método más individual, cómo el de las motos lineales como taxis independientes, de este modo evitan estos embotellamientos y reducen su tiempo de desplazamiento. ¿Usted cree que este medio de transporte informal bien implementado podría convertirse en un apoyo crucial para el actual sistema de transporte? ¿Conoce un caso similar?

Bueno, en algunos países de Latinoamérica es algo común, aquí ya eso existe desde hace poco, pero no es uno de los sistemas más eficiente, claro en situaciones extremas de retraso sí, pero quien planifica la ciudad y el espacio urbano, lo cual permitiría que muchas más personas se transporten en grandes vías, digamos es más rápido más económico, de puerta a puerta ir en bici es lo más eficiente que hay y bueno considerando que nuestras ciudades se están volviendo ciudades de 30 km por hora, tener bicicletas eléctricas que ahora poco a poco se están difundiendo, es tan eficiente incluso más eficiente que una ciudad llena de motos, por ejemplo: si tú irías en bici por lo menos 30 km diariamente se podrían eliminar los semáforos, entonces la idea es quitar los semáforos efectivamente para que podemos tener una ciudad eficiente en el transporte.

Algunos de los alumnos, emplean el metropolitano para desplazarse hacia su centro universitario, sin embargo, este medio de transporte no logra abastecer a la gran cantidad de personas que necesitan desplazarse, originando que haya grandes aglomeraciones y grandes tiempos de espera dentro de la estación. ¿Cómo cree usted que funcionaría la red de transporte si se

implementa más estaciones del metropolitano en puntos estratégicos de la ciudad?

Se necesita tener muchas líneas de metropolitano, el metropolitano es un sistema de transporte que se llama BRT a nivel internacional pero también hay otros sistemas (BRS) que tienen otros nombres que es como si fuese el metropolitano pero sin las estaciones en el medio sino con paraderos a los costados, entonces, de repente BRT Y BRS son dos sistemas que se deberían implementar en la ciudad, teniendo carriles reservados, después otra cosa sobre el metropolitano que les comento, que el metropolitano todavía tiene un contrato que está en fase de prueba, es decir, a pesar de haberse implementado creo que hace 15 años aproximadamente, es como que nunca entró en función el contrato del servicio del metropolitano por la municipalidad de Lima, está todavía en fase de prueba y no puede entrar en fase de operación porque en el contrato está escrito que entraran en operación cuando se tenga la prolongación de toda la universitaria, entonces, parece absurdo pero es como el contrato estableció una fase de prueba que está durando aproximadamente 15 años y bueno estos temas nos dicen que las cosas hay que gestionarlas bien.

Los especialistas urbanistas, nos mencionan que sería bueno implementar un medio de transporte sostenible como las ciclovías, para mejorar la calidad y seguridad del peatón al desplazarse, además de contribuir a economizar sus gastos en transporte, ya que o todos los estudiantes se encuentran en el mismo estrato económico, ¿Cómo cree usted que sería la manera adecuada de implementar esta modalidad de desplazamiento en la ciudad de Lima?

Hay un plan de ciclovías del año 2020, ahí dice todo, si ustedes miran, este plan tiene 2 partes, una parte de análisis y después la parte 2, en la parte 2 dice los pasos que se deberían hacer por parte de la municipalidad, cuáles son los costos, dice que por cada sol invertido en ciclovía se tiene 19 soles de retorno para la ciudad en evitar accidentes, en evitar congestión vehicular, en mejorar las condiciones de salud, estos hechos con estudios científicos entonces, es así. Por cada sol invertido tú tienes 19 soles de ingreso, entonces, bueno es algo que efectivamente tiene sus ventajas económicas y son grandes, hay que implementar ese plan, es un plan bueno y necesario, pero ese plan dice que para que se pueda cumplir de aquí a 30 años, la ciudad debería implementar 60 km de ciclovía por año, y estamos muy lejos de 60 km de ciclovías por año, muy lejos, es decir, bueno si el ritmo sigue siendo esto, se necesitaran de siglos enteros para lograr este resultado.

Se elaboró una propuesta de ciclovía por parte de los Alumnos de la Universidad César Vallejo, la cual se ubica en la berma central de la Av. Universitaria, brindando de esta manera una conexión interdistrital de fácil acceso a los estudiantes de Lima Norte, Sin embargo, en la actualidad se han implementado estaciones de metropolitano ¿Es más importante para la

Municipalidad de Lima darles prioridad a los automóviles en lugar del peatón? ¿Por qué?

No era necesario ubicar a la estación del metropolitano en la berma central, me parece que ahora la universitaria va a tener 10 carriles después dos espacios de estacionamiento, después dos veredas de 1.20, entonces eso no es lo ideal, lo ideal es tener un espacio que nos permita tener todas las formas de transporte, que tenga ciclovías, pero que tenga también espacios verdes, una berma central como la que se tenía, tiene que ser fortalecida y que tenga carriles reservados para buses y que tenga lo mínimo para autos, entonces, una avenida como la Universitaria, de repente debería tener un carril para autos, uno hacia arriba y otro hacia abajo, carriles para el transporte público y ciclovías, espacios verdes, veredas cómodas, muchas ciudades tienen veredas como avenidas en la universitaria, veredas que son de 3 metros de ancho, ustedes si miran por ejemplo la avenida diagonal en Barcelona, tiene veredas de 15 m de ancho más o menos, hay un poco el aspecto de que poco a poco deberíamos empezar a construir como dice la pirámide de la movilidad pero no porque nos gusta el dibujito sino porque es lo más eficiente, lo más económico, sostenible y más rentable para la ciudad.

Genera mejores ventajas, mejor calidad de vida con gastos menores. Así que hay mucha ventaja y el único problema es que se piensa que no es eficiente, entonces, hay que tratar de hacer ver las ventajas, tenemos que ser buenos, los arquitectos en demostrar las ventajas de las cosas. Hay que encontrar formas de decirle “Oye, mira lo hicieron en Holanda y funciona bien” y otros dicen, pero eso es en “Europa” y otros dicen “Si, pero también lo hicieron en Bogotá” y otros “Si, pero en Bogotá es distinto” entonces, hay miles de excusas, pero hay que buscar la forma de hacerlo presente con las ventajas que tiene.

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo:

Simone Censi,

Acepto ser entrevistado y video grabado, además doy mi autorización para que la información brindada a través de la entrevista sea plasmada en la tesis: “El Desplazamiento Peatonal Intraurbano y la Deserción Estudiantil Universitaria, en el Distrito de Los Olivos, Lima, 2021” con fines académicos.

No me responsabilizo del uso que los autores hagan de la información brindada.

Fecha: 8/12/2021

Firma:  _____

Lima, Perú, 2021

Cancela... Detener video Seguridad Participantes Chat Uso compartido de pantalla Pausar el uso compartido de pantalla Anotar Control remoto Aplicaciones Más

Está compartiendo la pantalla Deja de

2 de 2 Q Vista de página A Lectura en voz alta Dibujar Resaltar Borrar

Algunos de los alumnos han sido víctimas de la inseguridad ciudadana y otros presenciado o escuchado casos de otros alumnos, estos casos acontecían mayormente en los paraderos mientras los estudiantes esperaban sus buses. ¿cree usted que le impide al ministerio de transporte y comunicaciones incrementar la cantidad de transportes públicos?

Carla Sotelo

Simone Censi

Pamela Brighth Vilcapoma Celed...

Windows Search Taskbar Icons: File Explorer, Word, Excel, PowerPoint, Chrome, Edge, Teams

22:31 5/10/2021

Anexo. Codificación de las entrevistas a especialistas

Se elaboraron unas preguntas en base a las entrevistas que se le realizaron a los alumnos de la carrera de Administración de la Universidad Privada Del Norte, los datos obtenidos nos brindaron información necesaria para poder formular preguntas a los arquitectos urbanistas con maestría o doctorados, especialistas en el área de movilidad y transporte (Anexo), en las cuales destacaron los siguientes puntos:

Cada arquitecto compartió su experiencia a raíz de las preguntas, en las cuales a pesar de no estar de acuerdo con la ubicación de la estación naranjal, ya que se comenta que fue correctamente diseñada, pero impuesta en una mala ubicación (Guerrero, M. 2021) todos coincidieron e hicieron mención de la importancia de implementar más estaciones del metropolitano en puntos estratégicos de la ciudad de Lima para así reducir la aglomeración de estudiantes, personas que trabajan en diferentes puntos de la ciudad, entre otros.

Asimismo, plantean la idea de hacer que los medios de transporte se conecten para que puedan brindar un servicio eficiente a la población, lo cual les permita tener una ruta continua sin la necesidad de salir de la estación para poder tomar otro medio de transporte (Zaldívar, J. Guerrero, M, Cabada, D 2021)

Además (Zaldívar J. 2021) Menciona el nuevo método de transporte independiente que los alumnos universitarios vienen empleando recientemente a causa de la desesperación de llegar tarde a su centro universitario, el cual es el uso de las motos lineales, siendo empleadas como taxis independientes en las cuales se cree que se puede evitar el embotellamiento de autos causado por el congestionamiento vehicular que viene afrontando la ciudad de Lima, ya que es una de las ciudades en donde existe más congestión vehicular a nivel mundial desde hace años. (Guerrero, M. 2021)

Por otro lado (Cabada, D. 2021) menciona la importancia de tener una buena planificación territorial, un buen diseño, en donde se fomente el uso de las bicicletas, la implementación de ciclovías acompañados de un diseño urbano que fomente seguridad y garantice plenitud al desplazarse, además de ser un

medio de transporte sostenible. Para lo cual (Zaldivar J. 2021) Afirma que los arquitectos urbanistas deberían trabajar en conjunto con los sociólogos y psicólogos que hayan hecho un análisis previo del comportamiento de las personas al desplazarse para partir de ese punto y buscar soluciones e ideas que contribuyan con un desplazamiento en donde los alumnos se sientan a gusto de ir en bus y no estresados por tener la necesidad de desplazarse durante una gran cantidad de horas.

Con la ayuda de la entrevista a los especialistas se logró elaborar 4 preguntas específicas para el Dr. Arquitecto Simoné Censi, quien viene realizando importantes investigaciones científicas acerca de la movilidad y el transporte, quien comparte la idea de los especialistas, debido a que afirma la importancia de priorizar la pirámide de la movilidad ya que tiene en claro que es lo más eficiente, económico y sostenible para la ciudad. (Censi, S. 2021)

Además nos comentó la importancia de las bicicletas eléctricas con las que se puede recorrer 30km por hora evitando la gestión vehicular y fomentando la implementación de áreas verdes aledañas a las ciclovías, asimismo considera que una buena planificación abre paso a grandes oportunidades ya que explica que si ampliamos el tamaño a las veredas podríamos distribuir a las personas que trabajan en quioscos pequeños, haciendo que gente circule por estos paraderos evitando los robos, además se ve como oportunidad el gran área de la vereda para proponer estratégicamente mobiliarios en dónde se pueda estudiar y así combatir las grandes horas de espera en los paraderos (Censi, S. 2021).

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 1

VARIABLE 1: LA DESERCIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: INDICES DE DESERCIÓN								
1	¿Considera usted que el primer factor que afecta a los alumnos recién ingresados es el deficiente desplazamiento intraurbano peatonal?	X		X		X		
2	¿Considera usted que una buena accesibilidad es un factor importante para poder culminar los estudios?	X		X		X		
3	¿Considera usted que las altas tasas de desertores universitarios pueden estar causadas por la congestión vehicular que el alumno presencia a diario en su desplazamiento?	X		X		X		
DIMENSION 2: FACTORES SOCIOECONOMICOS								
4	¿Considera usted que las largas distancias que recorre el alumno desde su lugar de residencia hacia su centro universitario inciden en la deserción de este?	X		X		X		
5	¿Considera usted que el ingreso económico de un peatón universitario, le es suficiente para poder solventar sus gastos vehiculares?	X		X		X		
6	¿Considera usted que los estudiantes de clase alta tienen más probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja?	X		X		X		
DIMENSION 3: FACTORES ACADÉMICOS								
7	¿Considera usted que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos contrarrestan las horas de productividad académica?	X		X		X		
8	¿Considera usted que los problemas de incompatibilidad de horarios académicos dificultan la permanencia del estudiante universitario?	X		X		X		
9	¿Considera usted que el estrés generado a causa de los largos desplazamientos afecta al alumno en su desenvolvimiento académico?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SUFICIENTE

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: REYNA LEDESMA VICTOR MAUEL

DNI: 06734425

Especialidad del evaluador: DOCENTE DE PROY. DE INVESTIGACION

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

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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



firma

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 1

VARIABLE 2: DESPLAZAMIENTO PEATONAL INTRAURBANO

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: ACCESIBILIDAD		Si	No	Si	No	Si	No	
5	¿Cuán largas eran las distancias que recorrias trasladándote hasta la Universidad Privada del Norte?	X		X		X		
6	¿Cuántos tipos de transporte utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	X		X		X		
7	¿Cuáles eran estos tipos de transporte que utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	X		X		X		
8	¿Cuál era el tiempo promedio en el que te desplazabas a la universidad?	X		X		X		
9	¿Existían contratiempos que hacían más largo tu trayecto? ¿Cuáles eran estos?	X		X		X		
DIMENSION 2: FLUJO VEHICULAR		Si	No	Si	No	Si	No	
10	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	X		X		X		
11	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	X		X		X		
12	¿En promedio cuanto invertías para desplazarte hasta la universidad?	X		X		X		
13	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de tráfico?	X		X		X		
14	¿En qué horas presenciabas mayor tráfico?	X		X		X		
DIMENSION 3: FLUJO PEATONAL		Si	No	Si	No	Si	No	
15	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de flujos peatonales?	X		X		X		
16	¿Se te hacía complicado poder desplazarte o tomar un medio de transporte público a causa de la cantidad de peatones universitarios? ¿Por qué?	X		X		X		
17	¿Te sentías cómodo al transitar en las diversas infraestructuras peatonales de la ciudad? ¿Por qué?	X		X		X		
18	¿Has encontrado en tu trayecto hacia la universidad zonas que le faltaban de señales de tránsito peatonal o vehicular? ¿Cuáles eran estas calles?	X		X		X		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENTREVISTA EN ESCALA DESCRIPTIVA

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **SUFICIENTE**

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez evaluador: **REYNA LEDESMA VICTOR MANUEL**

DNI: **0673442**

Especialidad del evaluador: **DOCENTE DE PROY. DE INVESTIGACION**



¹ **claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo ítem pertenece a la dimensión.

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

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

_____ *firma*

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 2

VARIABLE 1: LA DESERCIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: INDICES DE DESERCIÓN								
1	¿Considera usted que el primer factor que afecta a los alumnos recién ingresados es el deficiente desplazamiento intraurbano peatonal?	x		x		x		
2	¿Considera usted que una buena accesibilidad es un factor importante para poder culminar los estudios?	x		x		x		
3	¿Considera usted que las altas tasas de deserciones universitarias pueden estar causadas por la congestión vehicular que el alumno presencia a diario en su desplazamiento?	x		x		x		
DIMENSION 2: FACTORES SOCIOECONOMICOS								
4	¿Considera usted que las largas distancias que recorre el alumno desde su lugar de residencia hacia su centro universitario inciden en la deserción de este?	x		x		x		
5	¿Considera usted que el ingreso económico de un peatón universitario, le es suficiente para poder solventar sus gastos vehiculares?	x		x		x		
6	¿Considera usted que los estudiantes de clase alta tienen más probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja?	x		x		x		
DIMENSION 3: FACTORES ACADEMICOS								
7	¿Considera usted que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos contrarrestan las horas de productividad académica?	x		x		x		
8	¿Considera usted que los problemas de incompatibilidad de horarios académicos dificultan la permanencia del estudiante universitario?	x		x		x		
9	¿Considera usted que el estrés generado a causa de los largos desplazamientos afecta al alumno en su desenvolvimiento académico?	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [x] Aplicable después de corregir [_] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Valenzuela Napanga Jose Esteban

DNI: 08422851

Especialidad del evaluador:



firma

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

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 2

VARIABLE 2: DESPLAZAMIENTO PEATONAL INTRAURBANO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENTREVISTA EN ESCALA DESCRIPTIVA

N.º	DIMENSIONES / Items	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: ACCESIBILIDAD								
5	¿Cuán largas eran las distancias que recorrías trasladándote hasta la Universidad Privada del Norte?	x		x		x		
6	¿Cuántos tipos de transporte utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	x		x		x		
7	¿Cuáles eran estos tipos de transporte que utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	x		x		x		
8	¿Cuál era el tiempo promedio en el que te desplazabas a la universidad?	x		x		x		
9	¿Existían contratiempos que hacían más largo tu trayecto? ¿Cuáles eran estos?	x		x		x		
DIMENSION 2: FLUJO VEHICULAR								
10	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	x		x		x		
11	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	x		x		x		
12	¿En promedio cuánto invertías para desplazarte hasta la universidad?	x		x		x		
13	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de tráfico?	x		x		x		
14	¿En qué horas presenciabas mayor tráfico?	x		x		x		
DIMENSION 3: FLUJO PEATONAL								
15	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de flujos peatonales?	x		x		x		
16	¿Se te hacía complicado poder desplazarte o tomar un medio de transporte público a causa de la cantidad de peatones universitarios? ¿Por qué?	x		x		x		
17	¿Te sentías cómodo al transitar en las diversas infraestructuras peatonales de la ciudad? ¿Por qué?	x		x		x		
18	¿Has encontrado en tu trayecto hacia la universidad zonas que le faltaban de señales de tránsito peatonal o vehicular? ¿Cuáles eran estas calles?	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [X] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Valenzuela Napanga ~~Jose~~ Jose Esteban

DNI: 08422851

Especialidad del evaluador:

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

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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



firma

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 3

VARIABLE 1: LA DESERCIÓN ESTUDIANTIL UNIVERSITARIA
 CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENCUESTA EN ESCALA DE LIKERT

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: INDICES DE DESERCIÓN								
1	¿Cuán de acuerdo está que el primer factor que afecta a los alumnos recién ingresados es el deficiente desplazamiento intraurbano peatonal?	X		X		X		
2	¿Cuán de acuerdo está que una buena accesibilidad es un factor importante para poder culminar los estudios?	X		X		X		
3	¿Cuán de acuerdo está que las altas tasas de deserciones universitarias pueden estar causadas por la congestión vehicular que el alumno presencia a diario en su desplazamiento?	X		X		X		
DIMENSION 2: FACTORES SOCIOECONÓMICOS								
4	¿Cuán de acuerdo está que las largas distancias que recorre el alumno desde su lugar de residencia hacia su centro universitario inciden en la deserción de este?	X		X		X		
5	¿Cuán de acuerdo está que el ingreso económico de un peatón universitario, le es suficiente para poder solventar sus gastos vehiculares?	X		X		X		
6	¿Cuán de acuerdo está que los estudiantes de clase alta tienen más probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja?	X		X		X		
DIMENSION 3: FACTORES ACADÉMICOS								
7	¿Cuán de acuerdo está que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos contrarrestan las horas de productividad académica?	X		X		X		
8	¿Cuán de acuerdo está que los problemas de incompatibilidad de horarios académicos dificultan la permanencia del estudiante universitario?	X		X		X		
9	¿Cuán de acuerdo está que el estrés generado a causa de los largos desplazamientos afecta al alumno en su desenvolvimiento académico?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Cervantes Veliz, Oscar Fredy DNI: 07951179

Especialidad del evaluador: Magister en Proyectos de inversión



firma

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

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

Anexo. Validez del Instrumento: Jurado 3

VARIABLE 2: DESPLAZAMIENTO PEATONAL INTRAURBANO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA ENTREVISTA EN ESCALA DESCRIPTIVA

N.º	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSION 1: ACCESIBILIDAD								
5	¿Cuán largas eran las distancias que recorrías trasladándote hasta la Universidad Privada del Norte?	X		X		X		
6	¿Cuántos tipos de transporte utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	X		X		X		
7	¿Cuáles eran estos tipos de transporte que utilizabas usualmente para desplazarte hacia la universidad?	X		X		X		
8	¿Cuál era el tiempo promedio en el que te desplazabas a la universidad?	X		X		X		
9	¿Existían contratiempos que hacían más largo tu trayecto? ¿Cuáles eran esto?	X		X		X		
DIMENSION 2: FLUJO VEHICULAR								
10	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	X		X		X		
11	¿Cuáles de estos trayectos utilizabas como ruta final?	X		X		X		
12	¿En promedio cuanto invertías para desplazarte hasta la universidad?	X		X		X		
13	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de tráfico?	X		X		X		
14	¿En qué horas presenciabas mayor tráfico?	X		X		X		
DIMENSION 3: FLUJO PEATONAL								
15	En tu trayecto a la universidad Privada del Norte ¿Cuáles eran las zonas donde encontrabas mayor cantidad de flujos peatonales?	X		X		X		
16	¿Se te hacía complicado poder desplazarte o tomar un medio de transporte público a causa de la cantidad de peatones universitarios? ¿Por qué?	X		X		X		
17	¿Te sentías cómodo al transitar en las diversas infraestructuras peatonales de la ciudad? ¿Por qué?	X		X		X		
18	¿Has encontrado en tu trayecto hacia la universidad zonas que le faltaban de señales de tránsito peatonal o vehicular? ¿Cuáles eran estas calles?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Cervantes veliz, Oscar Fredy DNI: 07951179

Especialidad del evaluador: Magister en proyectos de Inversión

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

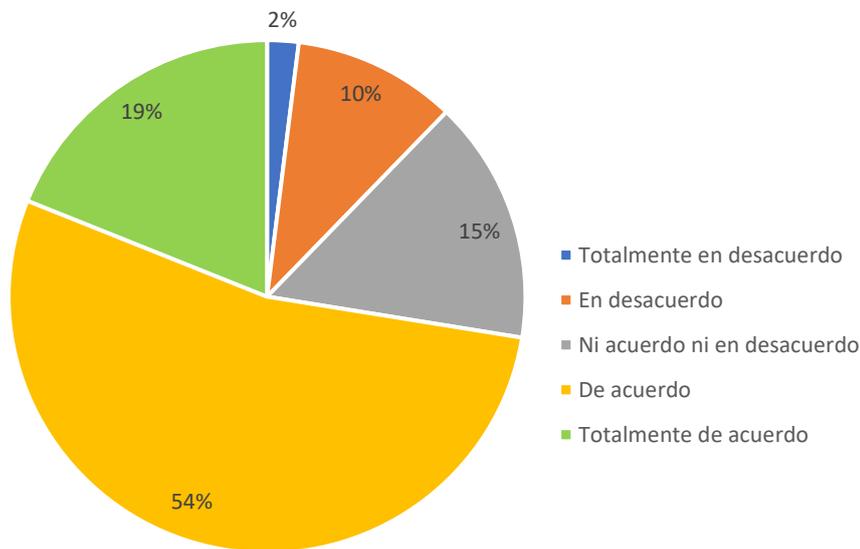
² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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



firma

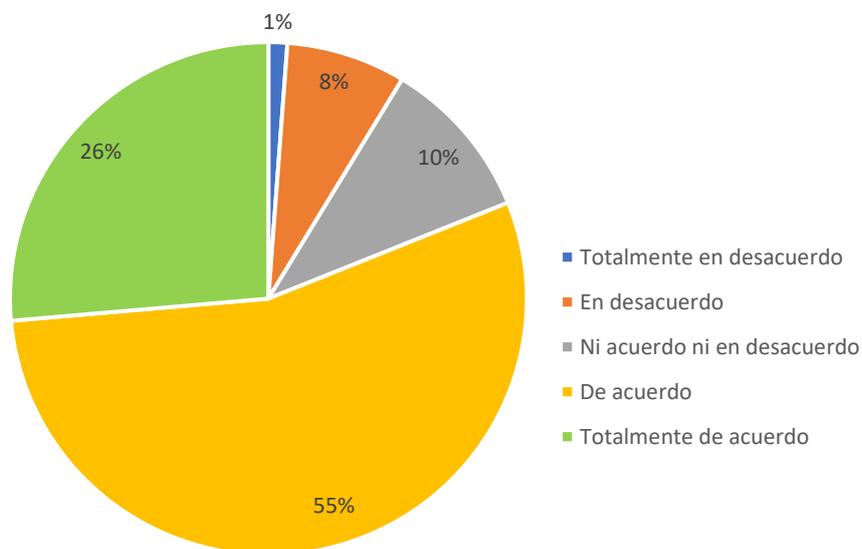
Figura 1: Las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 54% de los alumnos están de acuerdo que las largas distancias que recorren hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil, mientras que el 19% se encuentra totalmente de acuerdo que las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil, sin embargo el 15% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil, además el 10% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que las largas distancias que recorren los alumnos hacia su centro universitario no favorecen la permanencia estudiantil.

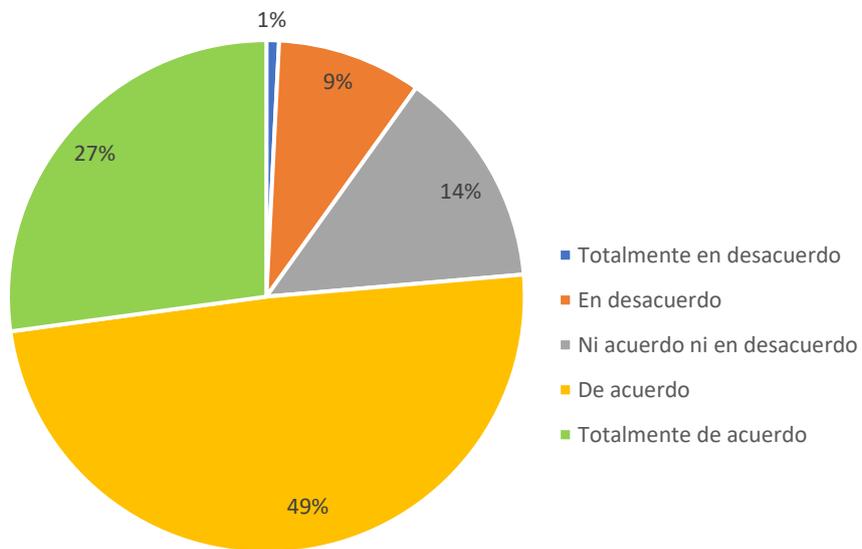
Figura 2: Los estudiantes no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 55% de los alumnos están de acuerdo que no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad, mientras que el 26% se encuentra totalmente de acuerdo que no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad, sin embargo el 10% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad, además el 8% y 1% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que no utilizan menos de un medio de transporte para trasladarse hacia su universidad.

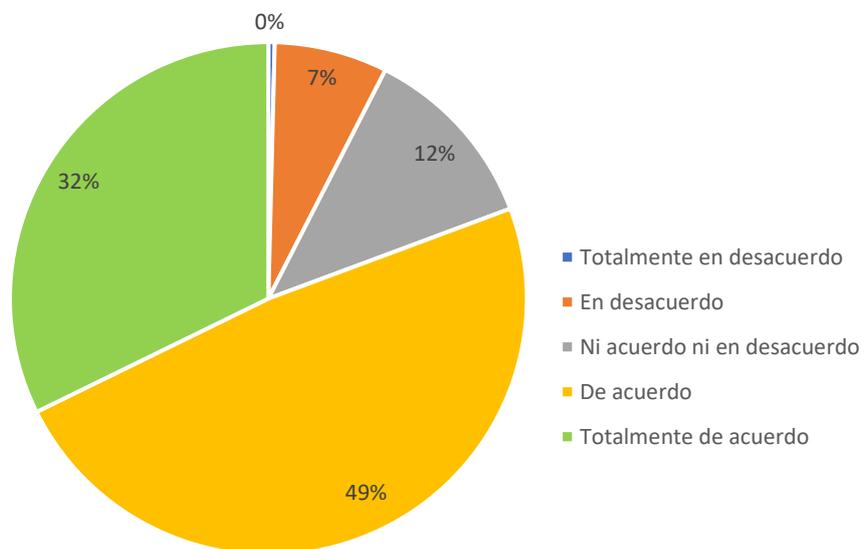
Figura 3: Inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 49% están de acuerdo que inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario, mientras que el 27% se encuentra totalmente de acuerdo que inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario, sin embargo el 14% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario, además el 9% y 1% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que inusualmente los alumnos universitarios no tardan más de una hora trasladándose a su centro universitario.

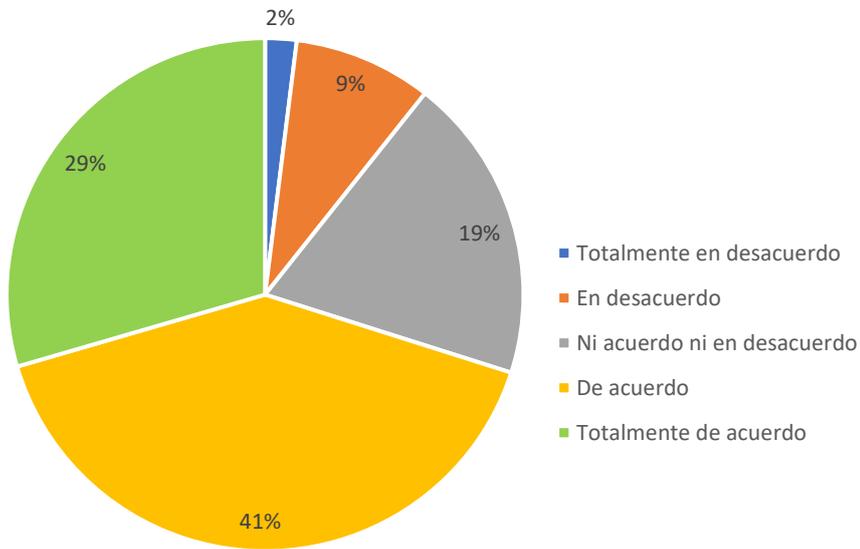
Figura 4: Los alumnos inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 49% de los alumnos están de acuerdo que inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto, mientras que el 32% se encuentra totalmente de acuerdo que inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto, sin embargo, el 12% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto, además el 7% y 0% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que inusualmente no encontraban contratiempos en su trayecto.

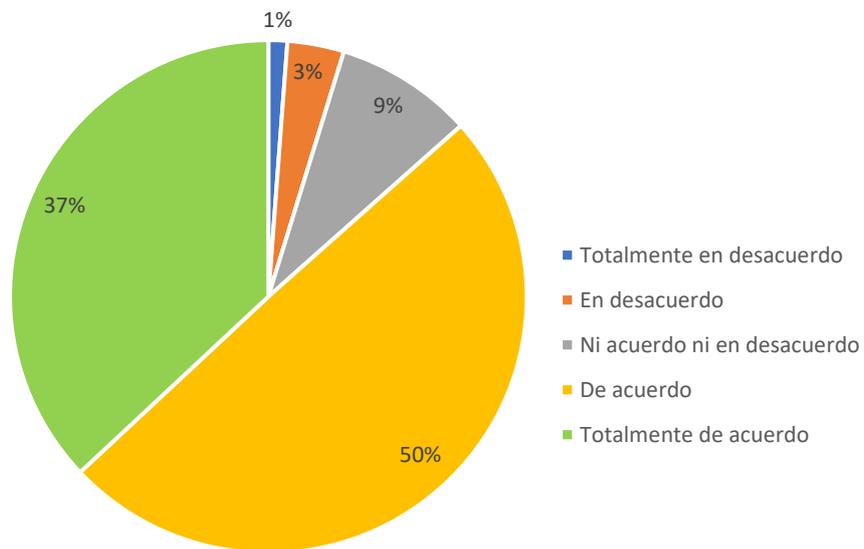
Figura 5: La minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 41% están de acuerdo que la minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte, mientras que el 29% se encuentra totalmente de acuerdo que la minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte, sin embargo el 19% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que la minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte, además el 9% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que la minoría de los alumnos no gastan más de 10 soles diarios en transporte.

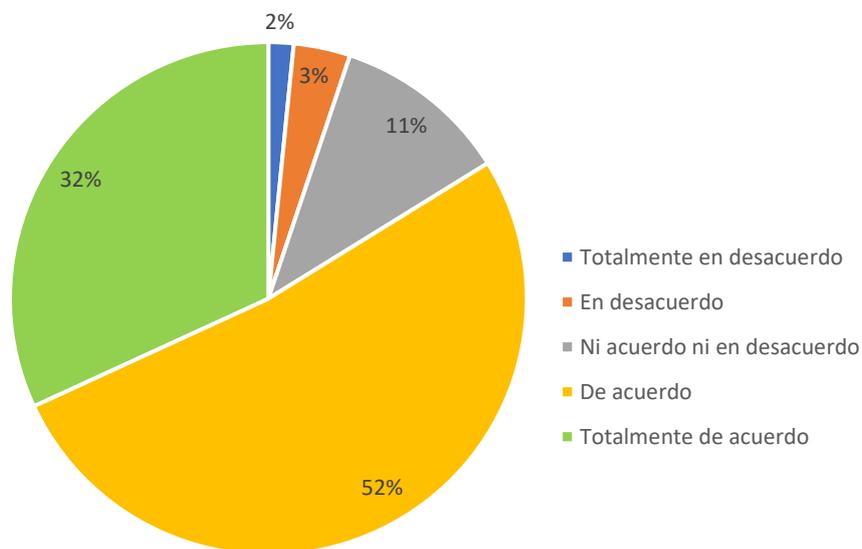
Figura 6: Las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de los alumnos.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 41% de los alumnos están de acuerdo que las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de su centro universitario, mientras que el 29% se encuentra totalmente de acuerdo que las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de su centro universitario, sin embargo el 19% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de su centro universitario, además el 9% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que las horas con menor flujo vehicular no coinciden con las horas ingreso y salida de su centro universitario.

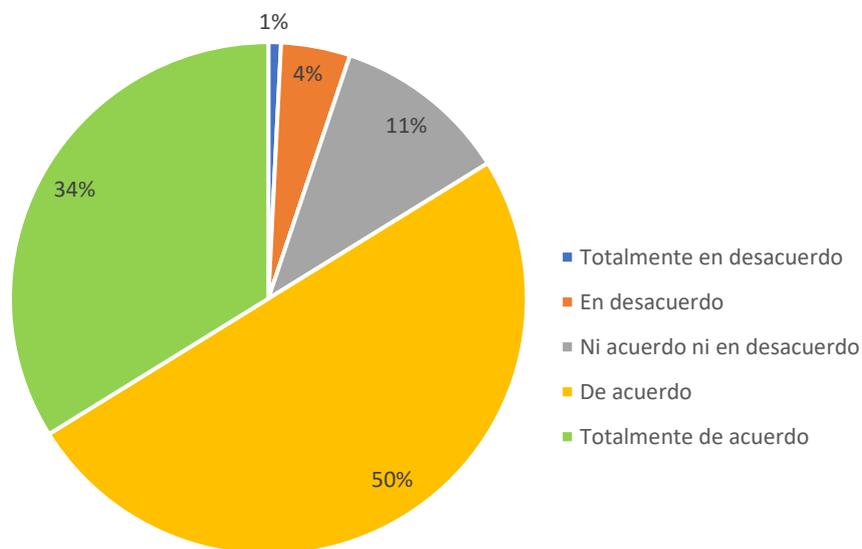
Figura 7: Tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 52% de los alumnos están de acuerdo que tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios, mientras que el 32% se encuentra totalmente de acuerdo que tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios, sin embargo el 11% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios, además el 3% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que tomar un medio de transporte no es sencillo debido a la gran cantidad de peatones universitarios.

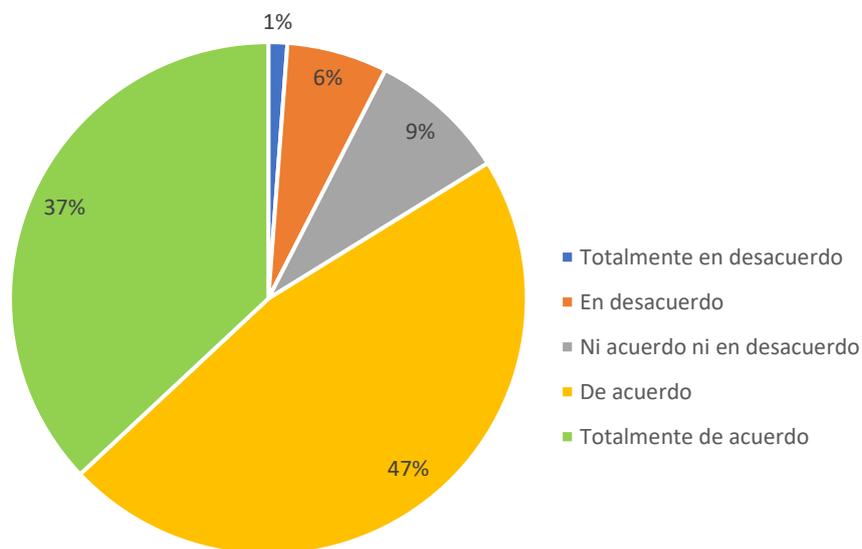
Figura 8: El transporte público garantiza incomodidad a los alumnos debido a su mal estado de conservación.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 50% de los alumnos están de acuerdo que el transporte público garantiza incomodidad debido a su mal estado de conservación, mientras que el 34% se encuentra totalmente de acuerdo que el transporte público garantiza incomodidad debido a su mal estado de conservación, sin embargo el 11% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que el transporte público garantiza incomodidad debido a su mal estado de conservación, además el 4% y 1% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que el transporte público garantiza incomodidad debido a su mal estado de conservación.

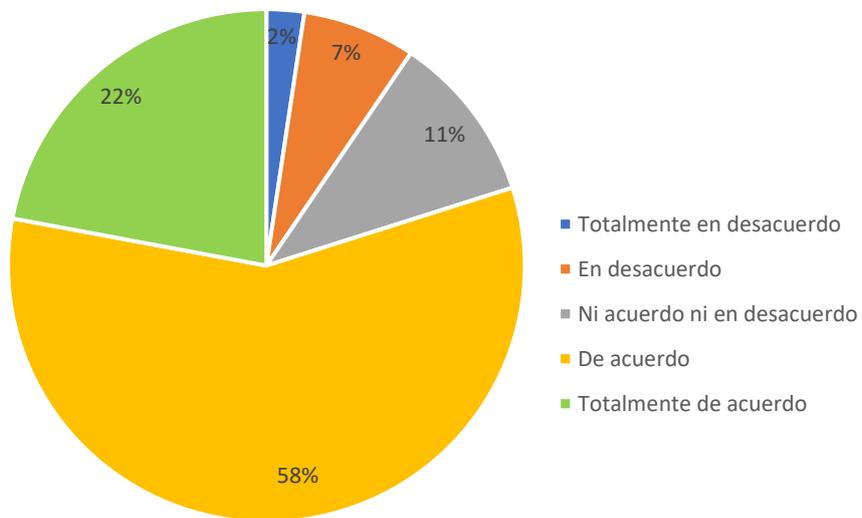
Figura 9: Los alumnos presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 47% de los alumnos están de acuerdo que presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad, mientras que el 37% se encuentra totalmente de acuerdo que presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad, sin embargo el 9% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad, además el 6% y 1% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que presencian señales de inseguridad peatonal en su recorrido hacia la universidad.

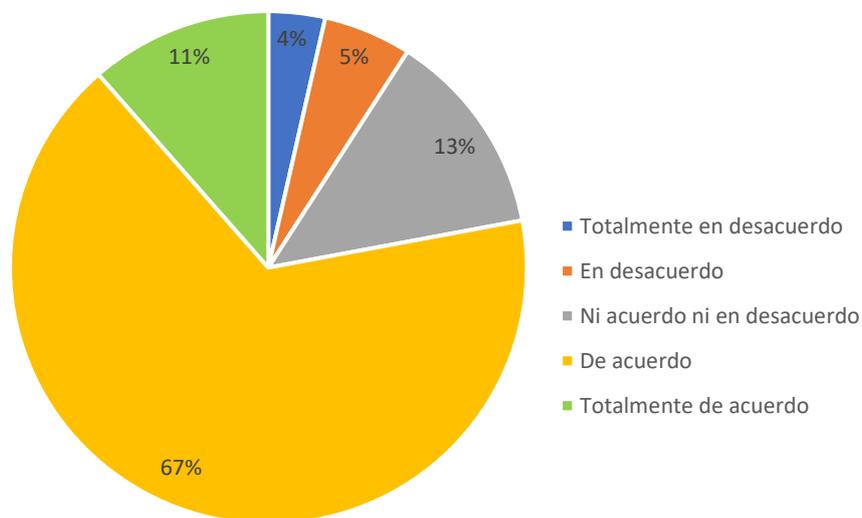
Figura 10: Una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 58% de los alumnos están de acuerdo que una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios, mientras que el 22% se encuentra totalmente de acuerdo que una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios, sin embargo el 11% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios, además el 7% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que una buena accesibilidad no es un factor poco importante para culminar los estudios.

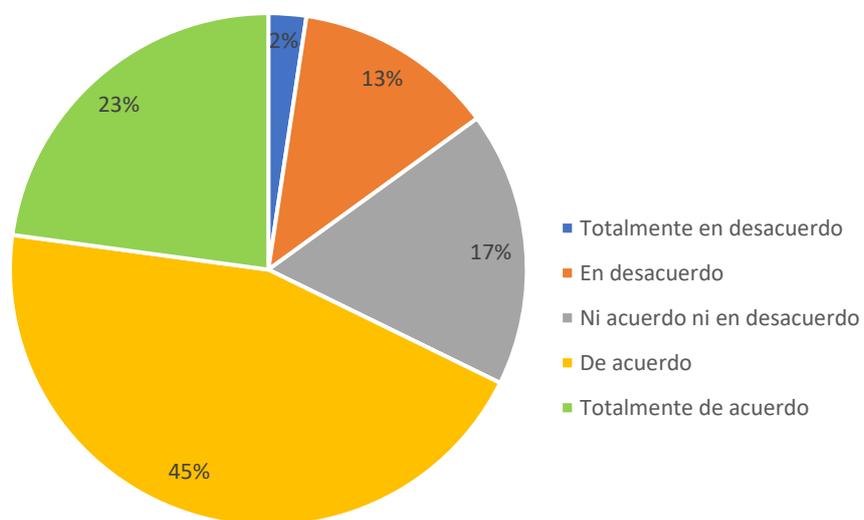
Figura 11: El poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 67% de los alumnos están de acuerdo que el poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados, sin embargo el 13% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que el poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados, no obstante el 11% se encuentra totalmente de acuerdo que el poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados, además el 5% y 4% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que el poco eficiente desplazamiento intraurbano peatonal no impacta en un bajo porcentaje a los alumnos recién ingresados.

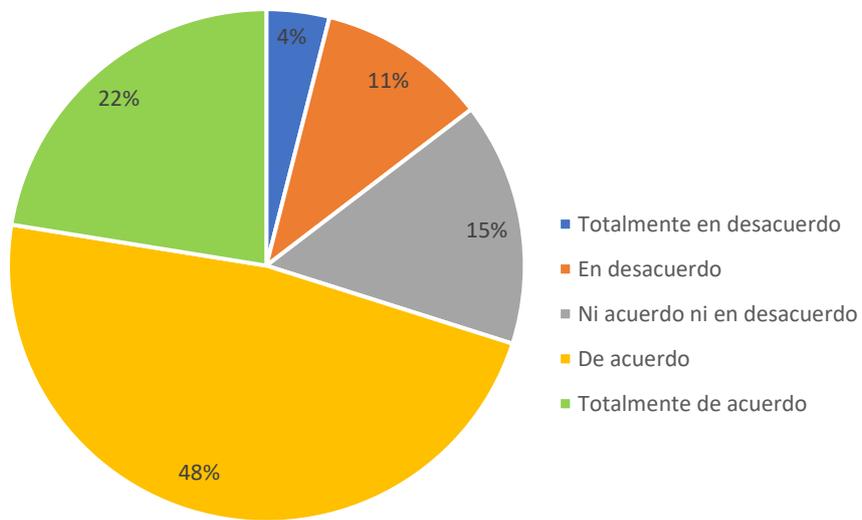
Figura 12: La falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 45% de los alumnos están de acuerdo que la falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria, mientras que el 23% se encuentra totalmente de acuerdo que la falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria, sin embargo el 17% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que la falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria, además el 13% y 2% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que la falta de fluidez vehicular no contribuye a la disminución de las tasas de deserción universitaria.

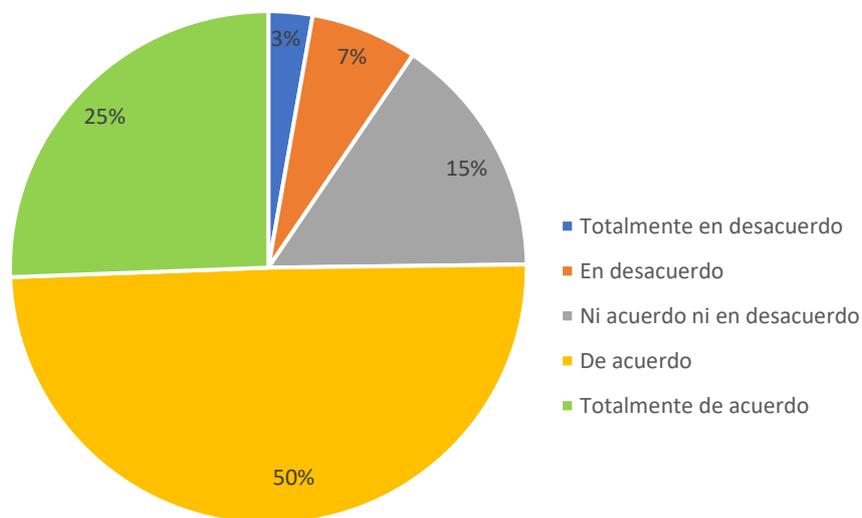
Figura 13: Los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 48% están de acuerdo que los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar, mientras que el 22% se encuentra totalmente de acuerdo que los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar, sin embargo el 15% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar, además el 11% y 4% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que los alumnos que no viven tan cerca de su centro su centro universitario no tienen menores posibilidades de desertar.

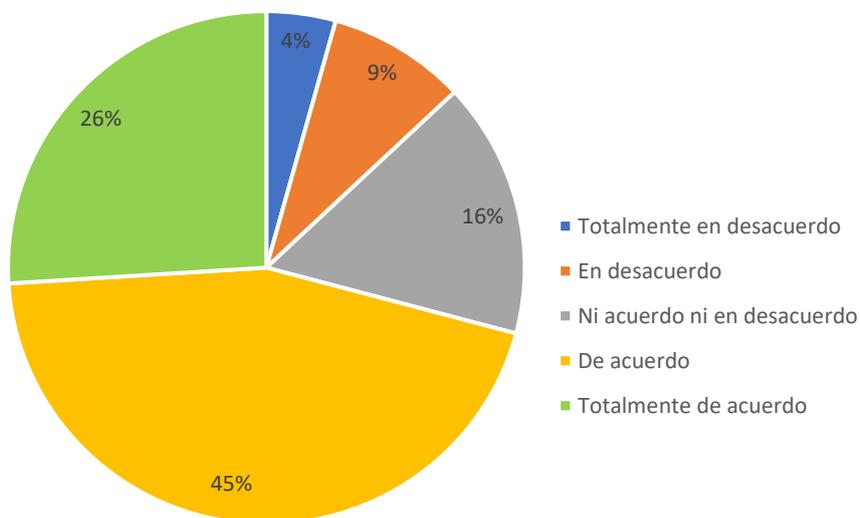
Figura 14: Los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 50% de los alumnos están de acuerdo que los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte, mientras que el 25% se encuentra totalmente de acuerdo que los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte, sin embargo el 15% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte, además el 7% y 3% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que los ingresos económicos de los universitarios no son suficientes para poder solventar sus gastos de transporte.

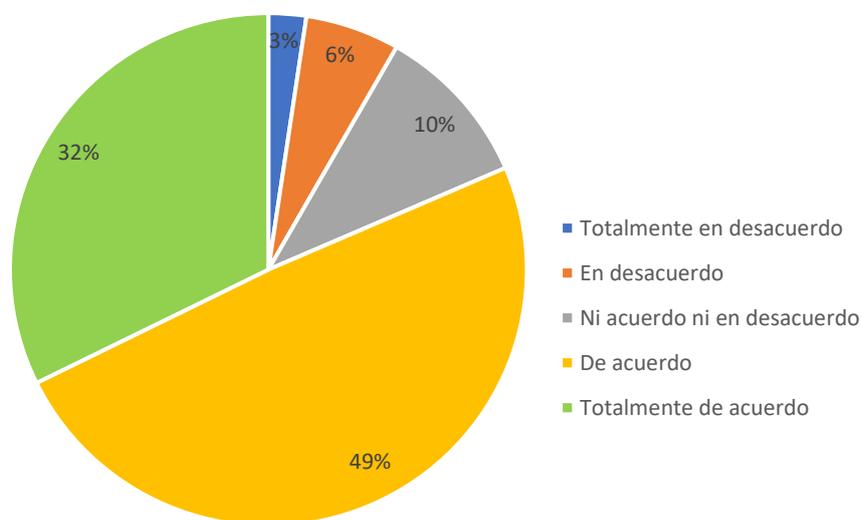
Figura 15: Los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 45% están de acuerdo que los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja, mientras que el 26% se encuentra totalmente de acuerdo que los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja, sin embargo el 16% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja, además el 9% y 4% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que los estudiantes de clase económica alta no tienen menos probabilidades de permanencia universitaria que los de media y baja.

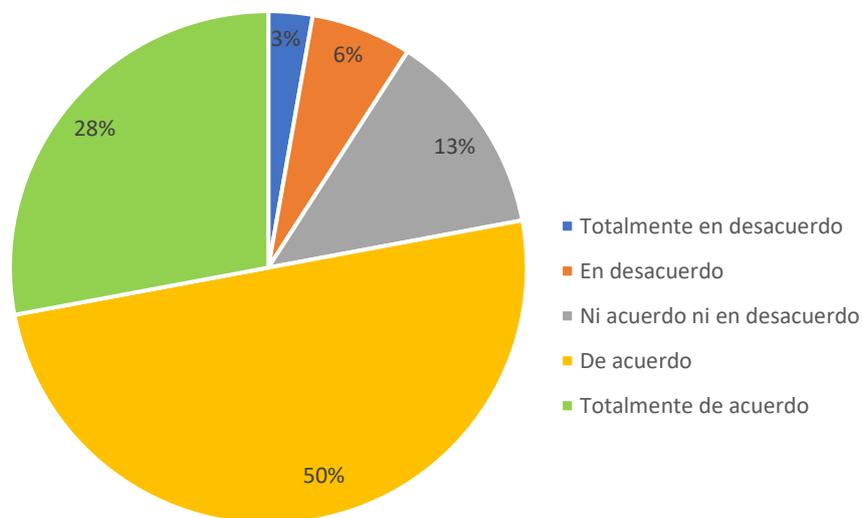
Figura 16: Los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 49% de los alumnos están de acuerdo que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas, mientras que el 32% se encuentra totalmente de acuerdo que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas, sin embargo el 10% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas, además el 6% y 3% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que los tiempos muertos causados por los largos desplazamientos no favorecen la productividad de las horas académicas.

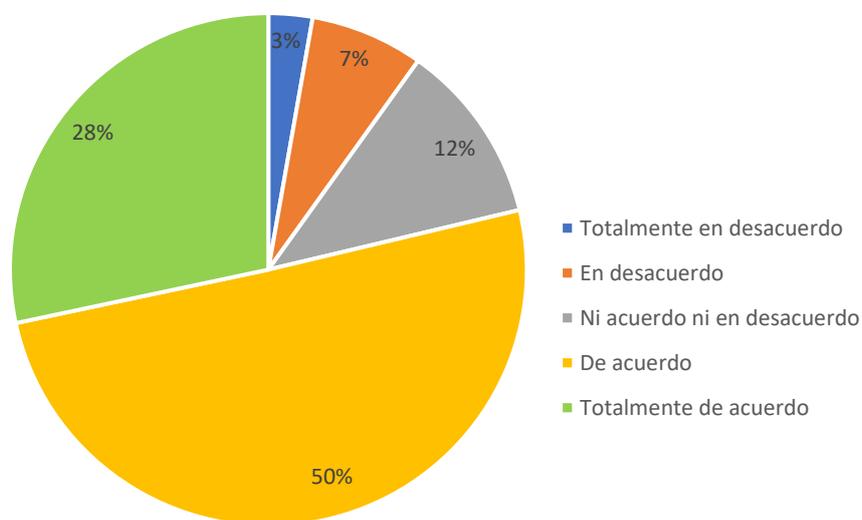
Figura 17: La no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario.



Fuente: Elaboración propia

Se observa que el 50% de los alumnos están de acuerdo que la no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario, mientras que el 28% se encuentra totalmente de acuerdo que la no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario, sin embargo el 13% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que la no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario, además el 6% y 3% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que la no incompatibilidad de horarios académicos no favorecen la permanencia del estudiante universitario.

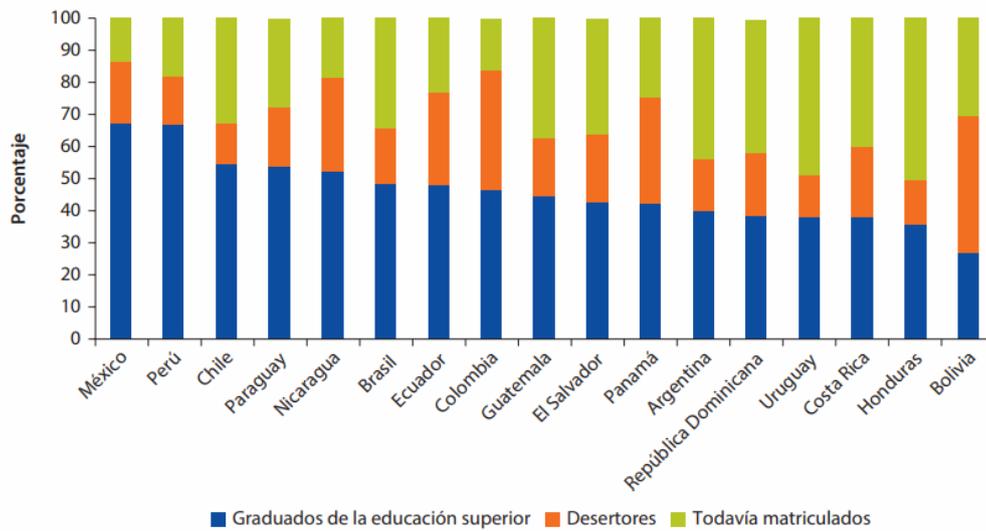
Figura 18: Un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos.



Fuente: Elaboración propia

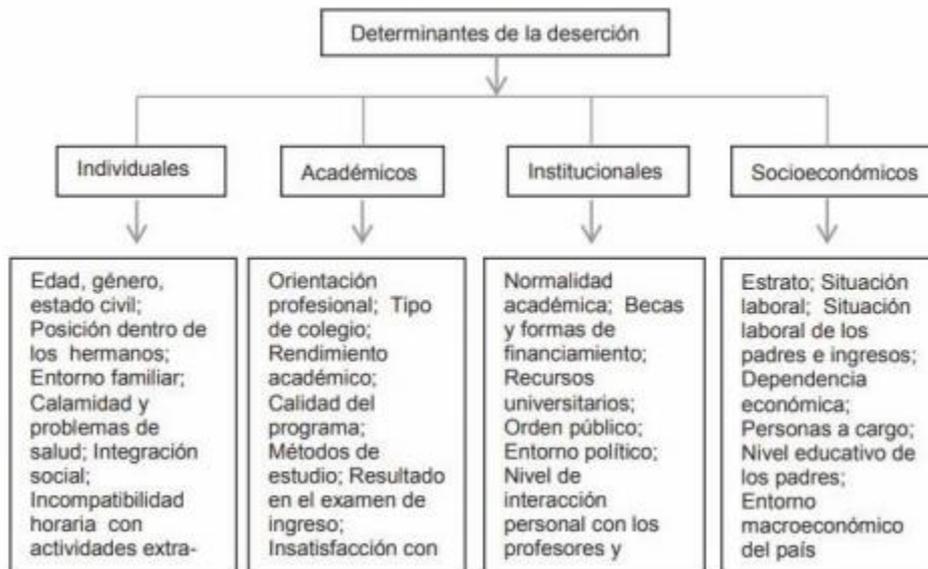
Se observa que el 50% de los alumnos están de acuerdo que un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos, mientras que el 28% se encuentra totalmente de acuerdo que un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos, sin embargo el 12% no se encuentran de acuerdo ni en desacuerdo que un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos, además el 7% y 3% se encuentran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo que un deficiente desplazamiento no disminuye el estrés académico y afecta el desenvolvimiento de los alumnos.

Figura 19: Tasa de graduación en América Latina y el Caribe (2013)



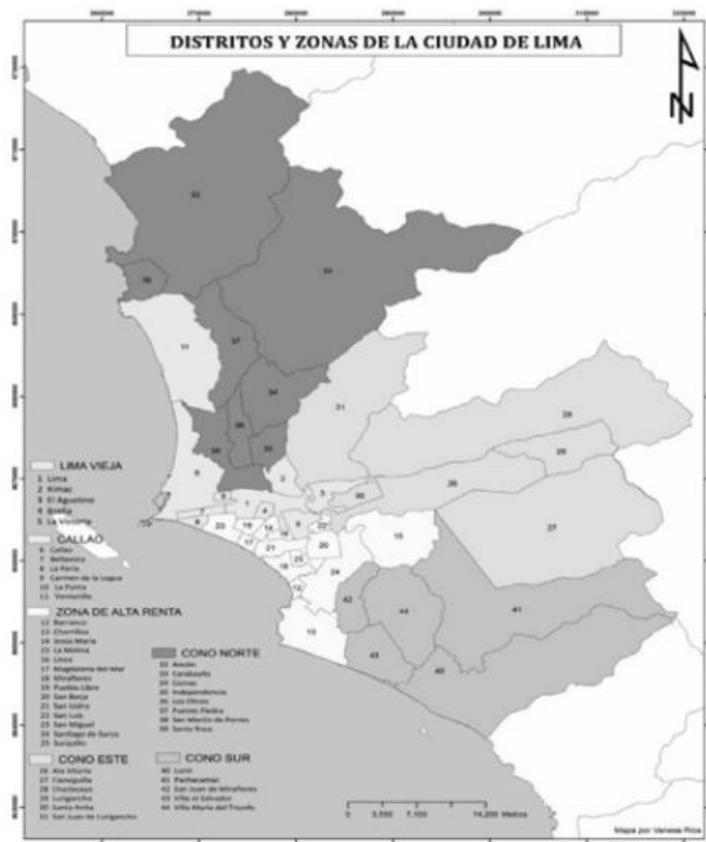
Fuente: Cálculos del banco mundial basados en SEDLAC

Figura 20: Factores determinantes de la deserción universitaria (2015)



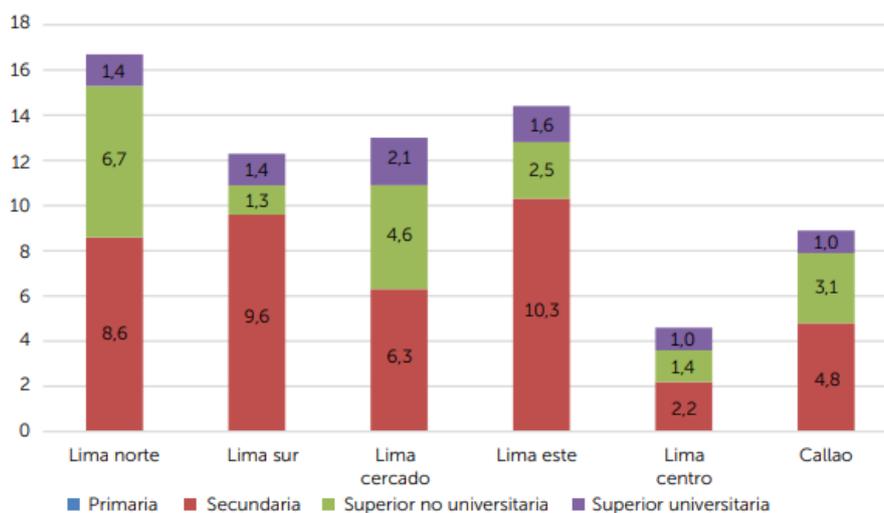
Fuente: Estrés académico, deserción y estrategias de estudiantes en la educación superior (Suárez, N. y Díaz, L., 2015)

Figura 21: Distritos y Zonas de la ciudad de Lima (2012)



Fuente: jóvenes y educación en Lima metropolitana y Callao (2019)

Figura 22: Proporción de jóvenes que abandonaron sus estudios por zonas (2017)



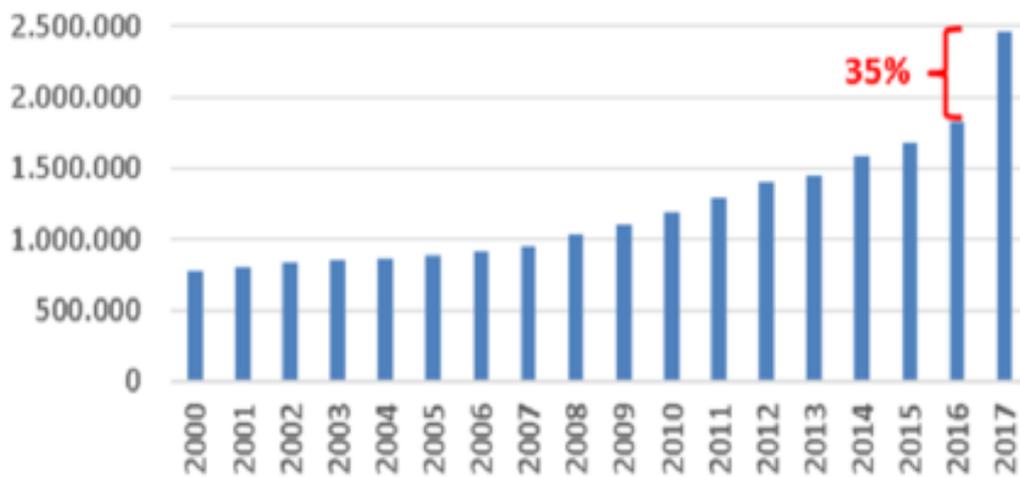
Fuente: Encuesta a jóvenes de Lima Metropolitana y Callao (2017)

Figura 23: Desplazamiento peatonal intraurbano



Fuente: Cusco, Una ciudad para caminar (Cusco, 2019)

Figura 24: Parque automotor en circulación en Lima y Callao 2000 a 2017 (2017)



Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. (2017)

Figura 25: Las horas punta en Lima 2009 - 2019 (2019)



Fuente: TEC Corporation

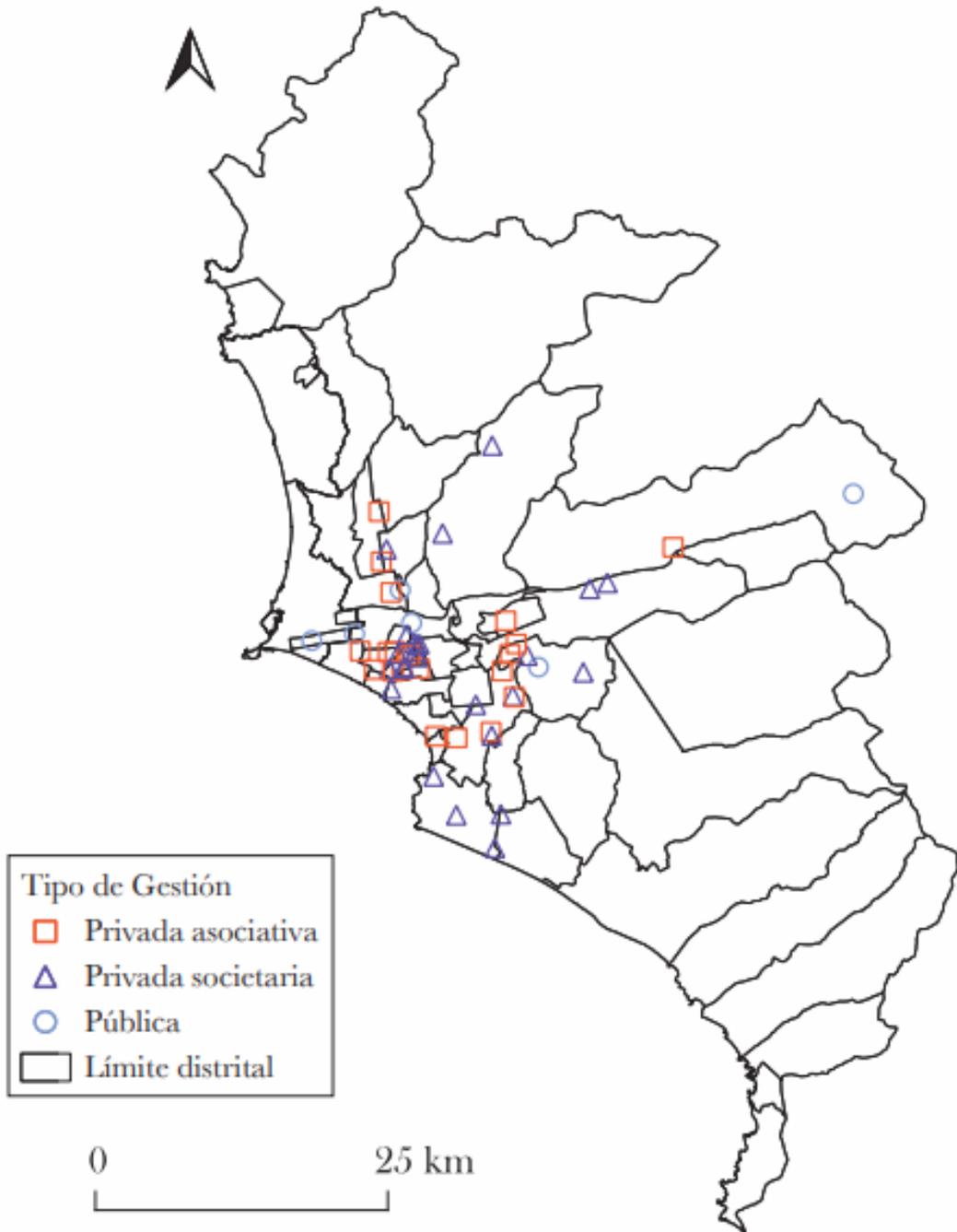
Fuente: Se duplicaron las horas perdidas en el tráfico de Lima, Tec Corporation (2019)

Figura 26: En 22 distritos están los mayores problemas de tráfico



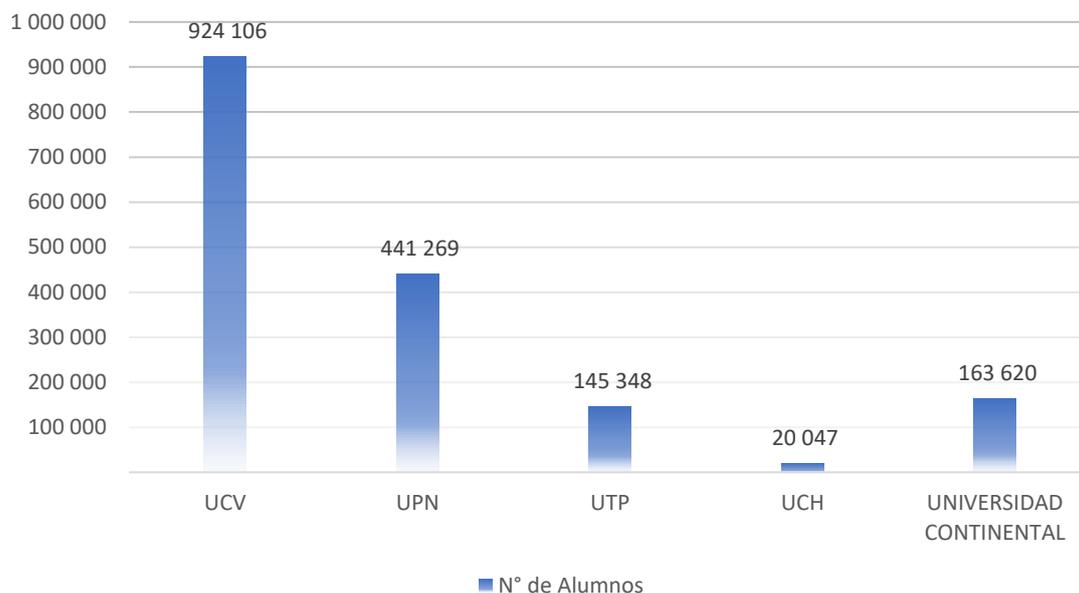
Fuente: Los 75 cruces de mayor caos vehicular en horas punta, El Comercio (2014)

Figura 27: Ubicación de las sedes de universidades en Lima Metropolitana y Callao por tipo de gestión (2019)



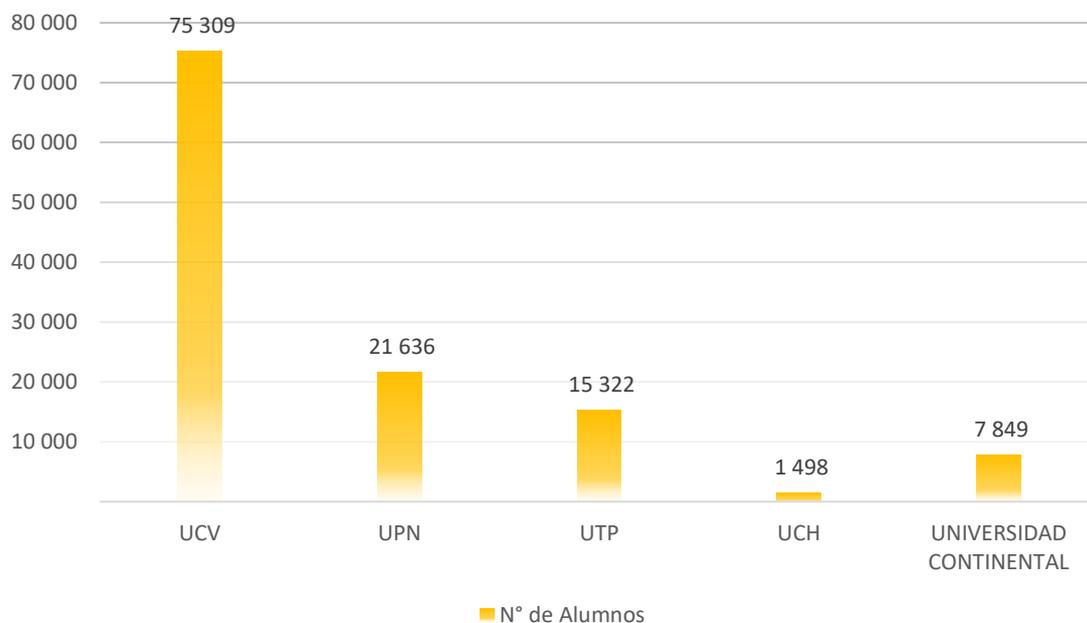
Fuente: Encuesta a jóvenes de Lima Metropolitana y Callao (2017)

Figura 28: Número de alumnos/as matriculados en universidades privadas, 2008 – 2018 (2019)



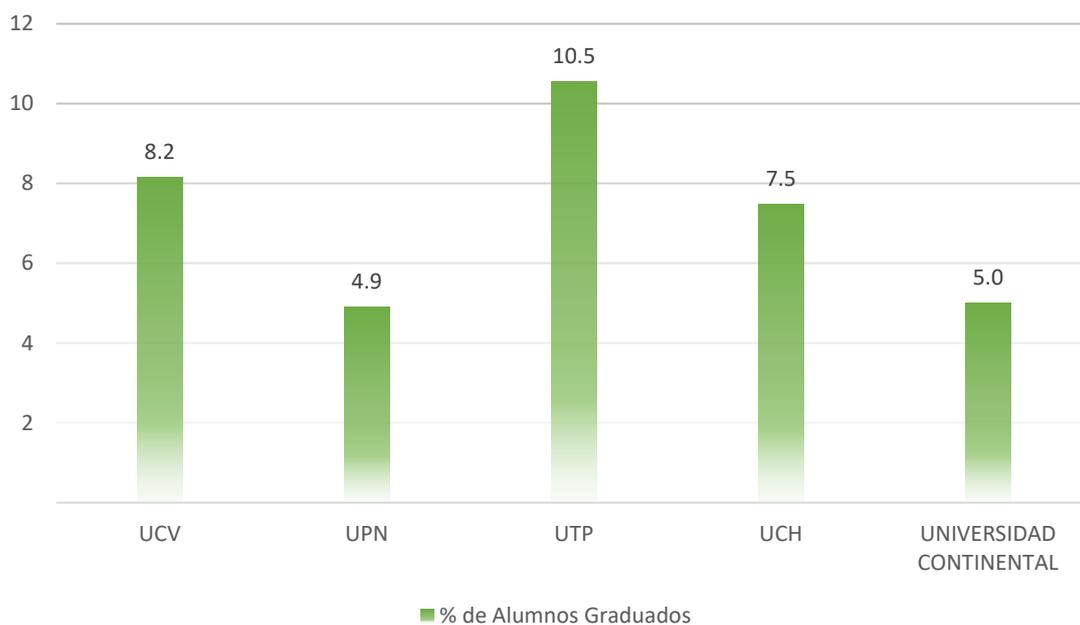
Fuente: Elaboración propia con datos del INEI de los números de alumnos matriculados en universidades privadas, 2008 – 2018 (2019)

Figura 29: Número de alumnos/as egresados de universidades privadas, 2009 – 2019 (2019)



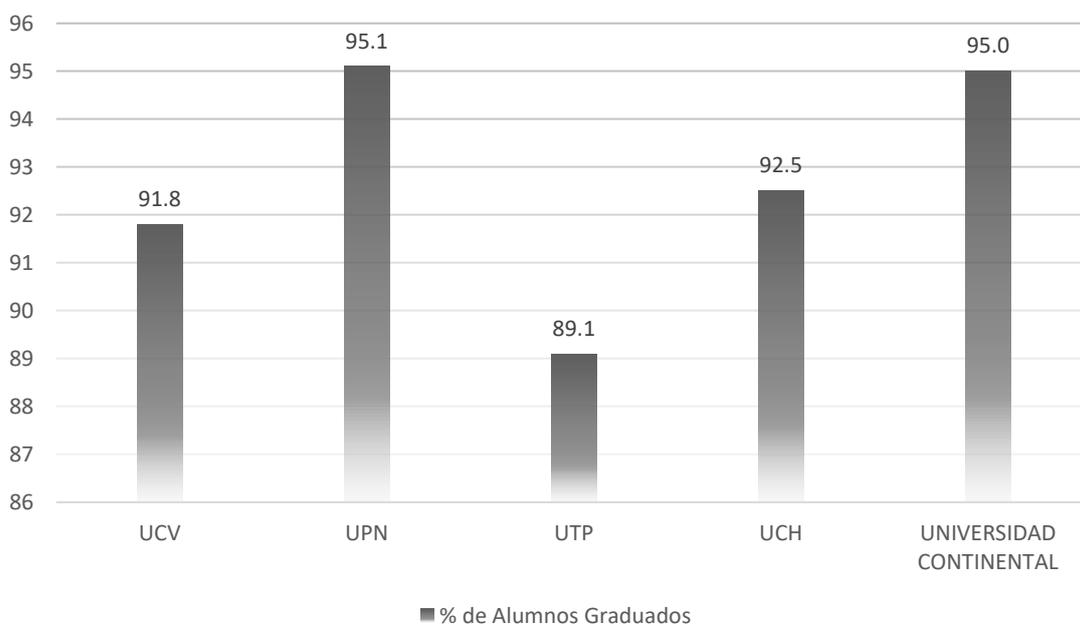
Fuente: Elaboración propia con datos del INEI de los graduados de universidades privadas, 2009 – 2019 (2019)

Figura 30: (%) De egresados en relación de ingresantes, 2008 -2019



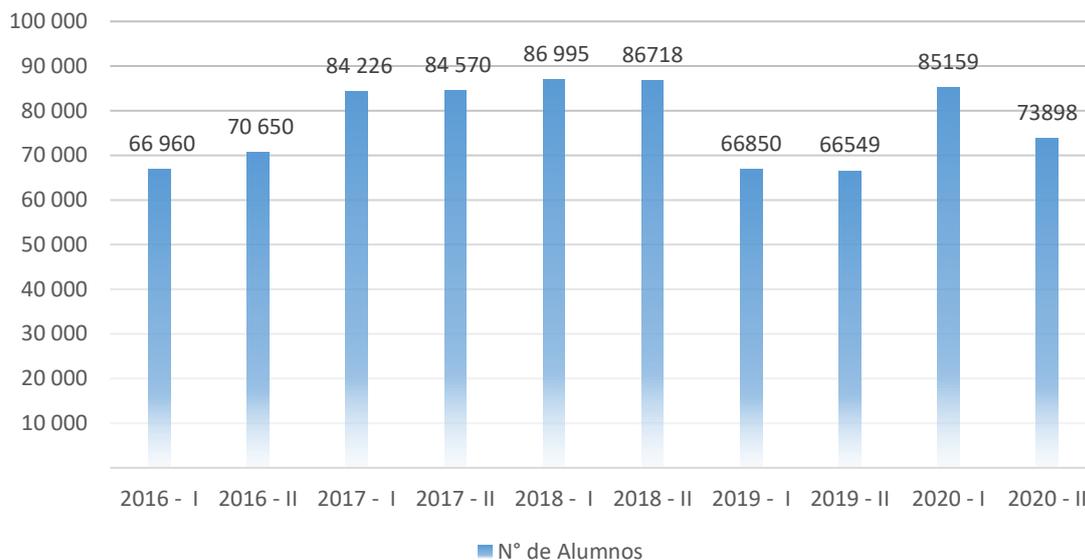
Fuente: Elaboración propia con datos del INEI de los alumnos matriculados y egresados de universidades privadas, 2008 – 2019 (2019)

Figura 31: (%) DE deserción universitaria en universidades de Lima Norte, 2008 – 2019



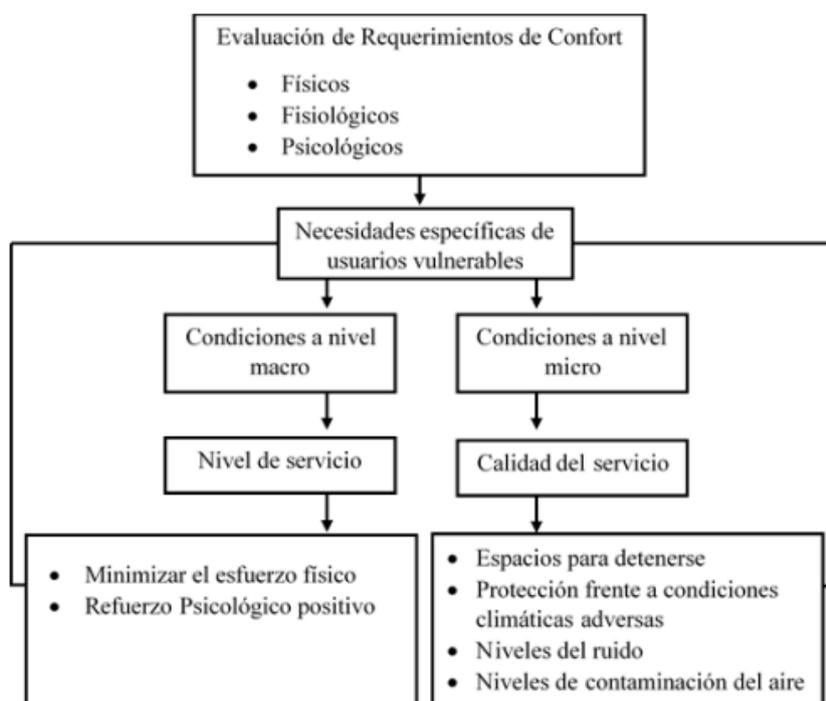
Fuente: Elaboración propia con datos del INEI de los alumnos matriculados y egresados de universidades privadas, 2008 – 2019 (2019)

Figura 32: Cantidad de alumnos en la Universidad Privada del Norte, 2016 - 2020



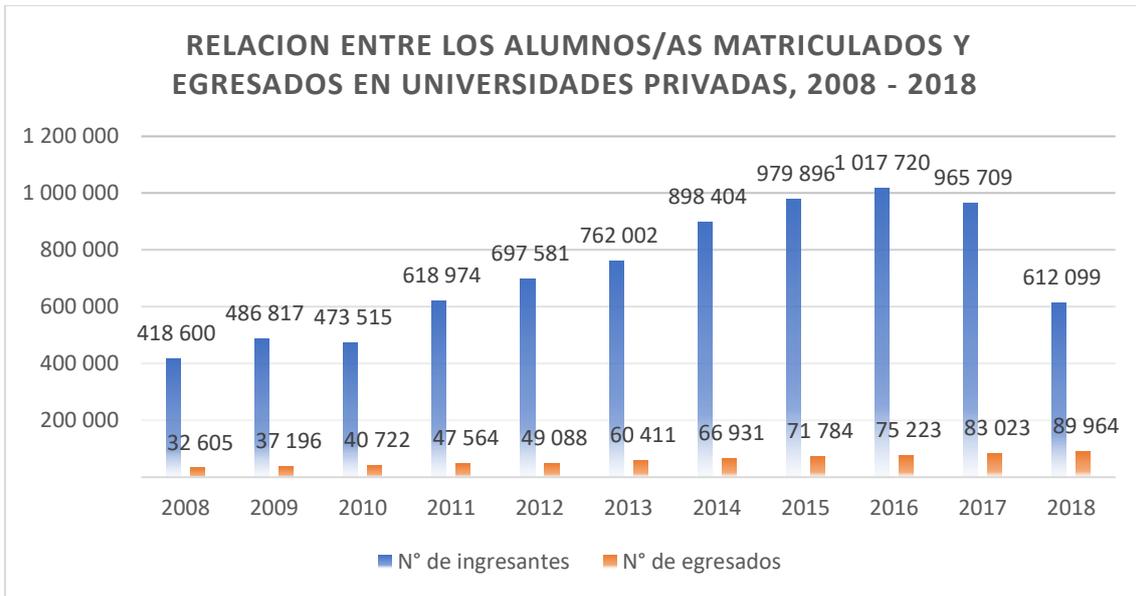
Fuente: Elaboración propia con datos del INEI y de la Universidad Privada del Norte de los alumnos matriculados en la Universidad Privada del Norte, 2016 – 2020 (2019,2021)

Figura 33: Nivel de servicio basado en el confort



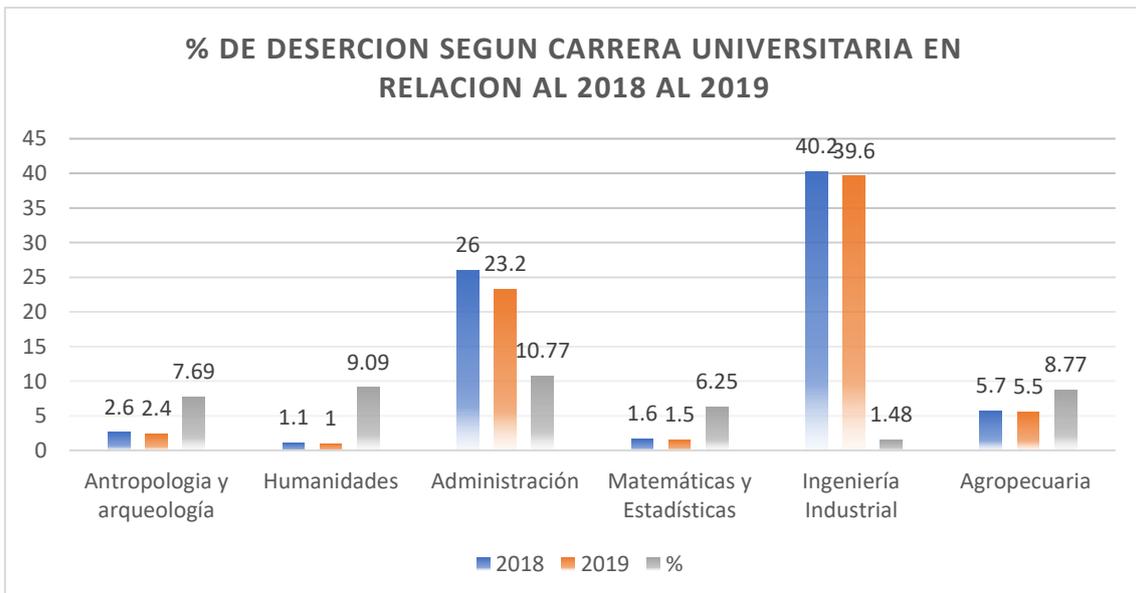
Fuente: Análisis y optimización del nivel de servicio peatonal en la intersección de las Avenidas Garcilaso y Bolivia (2020)

Figura 34: Relación entre los alumnos/as matriculados y egresados en Universidades Privadas, 2008 - 2018 (2019)



Fuente: Elaboración propia con datos de: Número de alumnos/as matriculados en Universidades Privadas, 2008-2018 / Número de egresados/as matriculados en Universidades Privadas, 2008-2018

Figura 35: % de deserción según carrera universitaria en relación al 2018 al 2019



Fuente: Elaboración propia con datos de: PERÚ: Población de 17 y más años de edad que estudió o estudia educación superior universitaria, según carrera profesional 2018-2019

Tabla 15 Ciudades con mayor porcentaje de tráfico (2019)

RANK BY FILTER	WORLD RANK	CITY	COUNTRY	CONGESTION LEVEL
1	1	Mumbai	 India	65% ↓ 1% >
2	2	Bogota	 Colombia	63% ↑ 1% >
3	3	Lima	 Peru	58% ↑ 8% >
4	4	New Delhi	 India	58% ↓ 4% >
5	5	Moscow region (oblast)	 Russia	56% ↓ 1% >
6	6	Istanbul	 Turkey	53% ↓ 6% >
7	7	Jakarta	 Indonesia	53% ↓ 8% >
8	8	Bangkok	 Thailand	53% ↓ 2% >
9	9	Mexico City	 Mexico	52% − 0% >
10	10	Recife	 Brazil	49% ↑ 2% >

Fuente: Lima es la tercera ciudad con mayor congestión vehicular del mundo, RPP noticias (2019)

Tabla 16: Número de Estudiantes Pregrado Tradicional 2019-2 de la Universidad Privada del Norte (2021)

Carrera	2019 -II
Arquitectura y Diseño de Interiores	2,861
Arquitectura y Gerencia de Proyectos	17
Arquitectura y Urbanismo	3,489
Arquitectura	5
Diseño Industrial	128
Enfermería	900
Nutrición y Dietética	951
Obstetricia	1,280
Psicología	5,687
Terapia Física y Rehabilitación	635
Comunicación y Diseño Gráfico	121
Ciencias de la Comunicación	4
Comunicación Audiovisual en Medios Digitales	2,742
Comunicación Corporativa	219
Comunicación y Periodismo	950
Comunicación y Publicidad	1,395
Comunicación	205
Educación y Gestión del Aprendizaje	31
Derecho y Ciencias Políticas	1,644
Derecho	3,212
Ingeniería Agroindustrial	100
Ingeniería Ambiental	2,377
Ingeniería Civil	5,543
Ingeniería de Minas	903
Ingeniería de Sistemas Computacionales	2,800
Ingeniería de Sistemas	6
Ingeniería en Logística y Transporte	93
Ingeniería Electrónica	364
Ingeniería Empresarial	1,414
Ingeniería Geológica	298
Ingeniería Industrial	6,693
Ingeniería Mecatrónica	478
Administración	4,111
Administración Bancaria y Financiera	491
Administración y Gestión Comercial	404
Administración y Gestión del Talento Humano	67
Administración y Marketing	3,203
Administración y Negocios Internacionales	5,269
Administración y Servicios Turísticos	1,294
Contabilidad y Finanzas	3,279
Economía	172
Economía y Negocios Internacionales	523
Gastronomía y Gestión de Restaurantes	191

Fuente: Estudiantes por facultades, carreras y programas, Universidad Privada del Norte (2021).

Tabla 17: Estrategias de las IES para disminuir la deserción estudiantil

Cuadro 2. Estrategias de las IES para disminuir la deserción estudiantil.	
Estrategias de las IES para disminuir la deserción estudiantil	
Académicas	1. Acompañamiento individual al estudiante a través de tutorías para potenciar las condiciones académicas. 2. Asesorías de carácter complementario para aclarar, afirmar o ampliar los conocimientos derivados del proceso de aprendizaje (monitorias). 3. Actividades académicas encaminadas al refuerzo de los conocimientos, habilidades y competencias. 4. Cursos remediales, especiales o de nivelación orientados hacia aquellos estudiantes que reprueban materias o créditos académicos con el fin de nivelarlos para el siguiente semestre. 5. Cursos de nivelación orientados hacia aquellos estudiantes que deseen adelantar materias o créditos académicos del siguiente semestre.
Financieras	1. Becas y descuentos en el valor de la matrícula por méritos académicos, deportivos o artísticos. 2. Descuentos en el valor de la matrícula por convenios interinstitucionales o por cooperación extranjera. 3. Descuentos en el valor de la matrícula por acuerdos sindicales o con los empleados. 4. Estímulos económicos por participación en actividades curriculares. 5. Financiación directa del valor de la matrícula.
Psicológicas	1. Programas de identificación y seguimiento a estudiantes en conductas de riesgo, como consumo de sustancias psicoactivas, embarazos no planeados y violencia, entre otras. 2. Programas de detección y manejo de las principales características de la salud mental de los estudiantes. 3. Programas para el fortalecimiento de las capacidades y recursos del estudiante en su proceso de formación humana.
Gestión Universitaria	1. Programas de movilidad estudiantil en pregrado y postgrado. 2. Diversificación de ofertas curriculares educativas. 3. Ampliación de las oportunidades de acceso. 4. Diferenciación de las instituciones educativas. 5. Consolidación de la formación por competencias. 6. Promoción de la pertinencia y de la vinculación laboral.

Fuente: MEN (2009) citado por ODES (2017)