

---

# EL ESPACIO PÚBLICO EN FUNCIÓN DEL VEHÍCULO MOTORIZADO EN PERJUICIO DEL CIUDADANO: CASO PEATÓN DE PREGRADO PUCP

Rudy Ivanoff Ascue Yendo

---

## Resumen

Actualmente, la ciudad de Lima viene construyéndose dando prioridad al vehículo motorizado. Esto incide de manera ostensible en la calidad de vida de sus habitantes. Frente a esta situación compleja, proponemos estudiar el fenómeno y establecer algunas conclusiones. El caso que planteamos analiza el comportamiento de los estudiantes peatones de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) en la cuadra 18 de la avenida Universitaria y su percepción sobre la ciudad de Lima. Se buscará indagar sobre tres factores directamente relacionados: ambiental, para analizar el entorno donde el universitario camina y accede a la institución; personal, para medir el nivel de conocimiento del estudiante PUCP sobre el deficiente modelo de su ciudad; y conductual, para establecer una línea de base acerca del problema de comportamiento al cruzar la avenida Universitaria.

De acuerdo a nuestro estudio, llegamos a la conclusión que el diseño de la ciudad depende de la decisión política de las autoridades municipales sin participación de la comunidad universitaria. Asimismo, el conocimiento del peatón universitario es incompleto, pues no saben qué es cultura de movilidad. Finalmente, se establece que su comportamiento no es sensibilizado por campañas de seguridad vial, ya que la PUCP no las implementa.

---

## Palabras clave

Ciudades para personas, peatonal, ciudad sostenible, movilidad, estudiantes, universidad

---

### 1. Análisis situacional en Lima: demanda de ciudadanos limeños

Desde el siglo XX con la irrupción de la industria automotriz la ciudad de Lima viene construyéndose en base a un modelo que da prioridad al vehículo motorizado sobre las personas. Por ello, en el 2015 la ciudad ha sido impactada por diversas obras viales que han causado quejas en algunos sectores de la población y controversia entre los expertos por la inexistencia de estudios técnicos de impacto vial y/o ambiental adecuados. El caso más representativo es el paso a desnivel (by pass) en 28 de julio.

Al respecto, la Defensoría del Pueblo señaló que “la obra que la Municipalidad de Lima viene ejecutando en la av. 28 de Julio, se construyó sin el respaldo de un expediente técnico completo para la ejecución de un by-pass” (República 2016); ampliación de tres carriles en la costa verde. Fuentes de la Municipalidad de Lima confirmaron a El Comercio “que la ampliación del tercer carril frente a las playas La Pampilla II y Punta Roquitas, en Miraflores, sí terminará de ejecutarse. Ello pese a la negativa de un grupo de tablistas” (El Comercio 2015a).

---

Por su lado, Felipe Silva, capitán guardacostas marítimo del Callao, informó “que la Marina nunca autorizó la ejecución de esta obra, debido a que Emape no les presentó los estudios técnicos” (Perú21 2015). Otro caso similar de construcción de un carril adicional es el del jirón Félix Dibós, en la gestión del alcalde Francis Allison que generó la protesta de un grupo de vecinos de Magdalena del Mar quienes protestaron contra el alcalde del distrito, Francis Allison, a quien acusaron “de actuar con prepotencia y confabular para construir un tercer carril en el jirón Félix Dibós”. En esa oportunidad, Inés Ballón, una de las manifestantes, indicó “que han solicitado información a la comuna, pero hasta el momento no se hacen públicos los documentos técnicos ni el estudio de impacto vial que justifiquen la obra” (Correo 2015).

Asimismo, se construyeron pasos peatonales en la Costa Verde mal planteados e improvisados que no tienen conexión con la ciudad los cuales se ejecutan a costa del espacio público. Al respecto El colectivo Costa Verde para Todos se opuso a la construcción de este malecón, pues consideró “que daña el uso de las playas afectadas y que se erige sin un adecuado estudio técnico. Por ello viene convocando a través de las redes sociales a un plantón en la zona de obras” (El Comercio 2015 b).

## **2. Problema, pregunta, hipótesis: ambiental, personal y conductual.**

Este tipo de obras viales en todo Lima crean un diseño de ciudad poco amable para los ciudadanos de a pie. A pesar de esto, gran parte de la población limeña aprueba la construcción de más obras viales en beneficio del vehículo motorizado y además demuestran un comportamiento poco conveniente ante las reglas de tránsito. Por ello, el proyecto de tesis se aborda a través de tres variables directamente relacionadas con el problema de diseño de ciudad y el peatón: **ambiental**, que busca cambiar el entorno donde las personas conviven; **personal**, para modificar el conocimiento de los ciudadanos y **conductual**, para sugerir un comportamiento adecuado en la vía pública.

De acuerdo a la **variable ambiental**, el proyecto se centró en la cuadra 18 de la avenida Universitaria cerca a las puertas peatonales más concurridas de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). En este sector tenemos dos demarcaciones viales que han modificado la manera en la que los peatones de pregrado PUCP cruzaban la doble pista Universitaria para acceder a la universidad.

En la Puerta peatonal Unión o de Ciencias (PPU) se construyó un puente el 2001, a pesar de la existencia de un crucero a nivel de piso. En el primer año las personas no usaban el puente, sino el crucero que aún se mantenía pintado. Por ello, se procedió a enrejar (Fig. 1) la berma central para obligar al peatón a subir el puente, impidiéndole el uso libre del espacio público y, al mismo tiempo, facilitar la circulación del vehículo motorizado. Asimismo después de 11 años, el 2012, se realizaron obras para ampliar un tercer carril, lo que quitó vereda a los peatones. (Fig. 1)

---

Para terminar de incomodar al peatón, en el cruce de la avenida Universitaria con la avenida Mariano Cornejo se reubicó un pase peatonal directo a la puerta principal, en julio de ese mismo año, con el objetivo de aligerar el tráfico existente en hora punta. Esto dio mayor viabilidad a los carros que venían de la avenida Mariano Cornejo: se amplió el carril en la avenida Universitaria, se redujo vereda, se cerró la berma pase, se borraron los cruceiros peatonales directos a la puerta principal (Fig. 2) y se alejaron los paraderos, ya que las combis estacionadas informalmente cerca del cruce ocasionaban un cuello de botella.

Por ello, se plantea la pregunta: ¿por qué el entorno de la PUCP en la avenida Universitaria no se ha diseñado tomando como prioridad al peatón de pregrado PUCP, así como el resto de ciudadanos: niños, ancianos, embarazadas, personas con diferentes capacidades?

**Hipótesis:** Para diseñar la ciudad sólo se consideraría la decisión política de las municipalidades encargadas del distrito la cual pesa sobre la decisión de las autoridades de la PUCP.

Para comprobar la hipótesis de la variable ambiental recurrimos a entrevistas a expertos. Los entrevistados fueron: Juan Carlos Dextre, ingeniero civil y principal impulsador del enfoque de movilidad en la PUCP a través de su libro “Movilidad en Zonas Urbanas”; Félix Cabrera, ingeniero civil cuenta con especialización en urbanización y movilidad y Pablo Vega Centeno, sociólogo con diversas publicaciones acerca de movilidad y desarrollo urbano.

Los mencionados especialistas sostienen que el rediseño de la intersección de la avenida Universitaria con Mariano Cornejo no se ajustaba a las necesidades del peatón y que, por el contrario, privilegiaba el paso de los vehículos motorizados. Estos cambios, en su momento, fueron irreversibles sin posibilidad de negociar o replantearlos desde la comunidad universitaria.

Por otro lado, las autoridades de la Pontificia Universidad Católica, ya han solicitado permiso a la Municipalidad de Lima para rediseñar esta intersección con sus propios recursos. Asimismo, expresaron que para cambiar el enfoque de la ciudad en beneficio de los peatones; se debe actuar desde de los organismos políticos que se encargan de decidir que obras son más beneficiosas para Lima. Además, desde esta instancia, se debe contribuir a promover el cambio de mentalidad del ciudadano que prefieren como solución al tráfico, la implementación de más obras viales: puentes peatonales, pasos a desnivel, aumento de carriles, etc.

Respecto a la variable personal, el peatón de pregrado PUCP no le dio importancia al rediseño de la avenida Universitaria dejando que las autoridades modifiquen la vía en beneficio del vehículo motorizado y no del acceso peatonal.



(Fig.1)



(Fig.2)

---

El enfoque del uso del espacio público es relativamente nuevo en Lima, recién en el 2012, la Municipalidad de Lima intentó entenderlo e implementarlo. En consecuencia, no es de extrañar que un ciudadano desconozca lo que implica tener una gestión municipal que se preocupe de acceso y desplazamiento por las diferentes vías de la ciudad.

Asimismo, prácticamente, estamos saliendo del Plan Metropolitano 90–2010, en el que la tendencia eran las políticas viales era privilegiar al vehículo motorizado, es decir, la ampliación de carriles y la construcción de todo artilugio para ayudar a los carros a transitar lo más rápido posible por la ciudad, tal como se indica a continuación: “Ampliar, mejorar y hacer más intensiva la capacidad funcional del actual Sistema Vial Metropolitano” (PDMLI-CA 1990: 63). Razón por la que creemos que el ciudadano carece del conocimiento para relacionar cómo la ampliación de vías, el impedimento de acceso directo a la universidad y la reducción de aceras, atenta contra su calidad de vida.

En consecuencia, cuando se realizaron las modificaciones del acceso peatonal a la casa de estudios, no hubo manifestación colectiva por parte de los alumnos de pregrado PUCP. Nadie reclamó ni por el puente ni por el enrejado del paso a la puerta principal. Simplemente se hicieron las modificaciones después de dar el aviso de desvíos a través de carteles, página web de la universidad y Punto Edu. Sin embargo, en la última publicación, edición virtual, hubo dos opiniones en contra:

Me parece pésima esta ampliación que están haciendo, porque esta avenida es muy transitada por estudiantes de la universidades Católica, San Marcos, institutos, academias, colegios; hay muchos negocios de restaurantes, copiadoras; [hay] vecinos que vivimos acá, ancianos, niños, jóvenes. Es pésima esta ampliación porque están reduciendo las veredas donde circulan los estudiantes y vecinos, las bermas del centro. Este tramo se ha convertido en una vía rápida, y habido accidentes, heridos y muertos. Recordarán ese accidente entre el cruce de la av. Universitaria y la av. Bolívar... (Marcellot 2012)

...las veredas las están reduciendo; los micros y autos corren en esta vía como si fuera UNA PISTA DE CARRERA. QUÉ SEGURIDAD VAMOS A TENER, no todos tenemos automóviles... Los micros hacen competencia por los pasajeros, ya ha habido mucho accidente... (Fede 2012)

Frente a esta situación, se plantea la pregunta: ¿Por qué el peatón de pregrado PUCP no reclamó cuando se rediseñó el entorno de la PUCP en la avenida Universitaria sin tomar en consideración su movilidad, su derecho a caminar y acceder de manera adecuada a la universidad, acaso no son estudiantes informados y críticos de su ciudad?

Hipótesis: Al peatón de pregrado PUCP le falta una cultura de movilidad que le permita reconocerse como un actor primordial en la ciudad, reflexionar y reclamar a las autoridades municipales una ciudad cuyo diseño beneficie

---

al peatón y todas sus tipologías, otorgándole facilidades a su acceso en los lugares adecuados de la vía a través de veredas, bermas, cruceros y semáforos peatonales.

Para comprobar la hipótesis de la variable personal recurrimos a realizar grupos focales. Se procedió a reclutar alumnos de manera interpersonal en la universidad tomando en cuenta a jóvenes hombres y mujeres entre 17 a 23 años de edad de las facultades de estudios generales letras y ciencias. Logramos realizar 4 grupos con 6 a 15 participantes.

Los participantes conocían acerca de cultura vial y desconocían sobre cultura de movilidad o temas relacionados. Por ello, se reconoce al conductor como un actor empoderado en la ciudad y se desestima a la persona de a pie o peatón. Luego, se sabe por fuentes secundarias que tanto la cultura vial como la de movilidad están ubicadas en etapas de evolución distintas (Tabla 1).

De acuerdo a lo señalado, se puede determinar que los estudiantes están en la etapa de evolución 1 o 2, donde el gestor municipal se enfoca en el tránsito: implementa políticas viales para solucionar el tráfico o transporte público y tiene como estrategia incrementar la capacidad vial y dar prioridad al transporte público. Por ello, su objeto de estudio son los medios de transporte a motor; su sujeto de estudio son los conductores; y la cultura del ciudadano es vial. En otras palabras la ciudad de Lima y sus habitantes están atrasados con respecto a otras ciudades en el mundo, donde el ciudadano conoce acerca de la cultura de movilidad y sus beneficios hacia los peatones o personas. (Tabla 1)

Sobre **la variable conductual**, podemos señalar que los peatones de pregrado PUCP cruzan la avenida Universitaria de forma temeraria. No respetan las veredas, las bermas, los cruceros y los semáforos a su disposición, que según los referidos expertos, no responden a las necesidades del peatón.

Para establecer una línea de base del problema se observó la **cámara de seguridad** ubicada en la puerta principal de la avenida Mariano Cornejo, ya que allí muchos peatones de pregrado PUCP exponen sus vidas al cruzar la doble pista de la avenida Universitaria de forma directa por donde no hay cruceros ni semáforos peatonales (Tabla 2). El día de observación fue el jueves 11 de junio del ciclo 2015-1 de 6 de la mañana a 12 de la noche porque el referido día es el que tiene mayor flujo peatonal y también por ser víspera de exámenes finales. (Tabla 2)

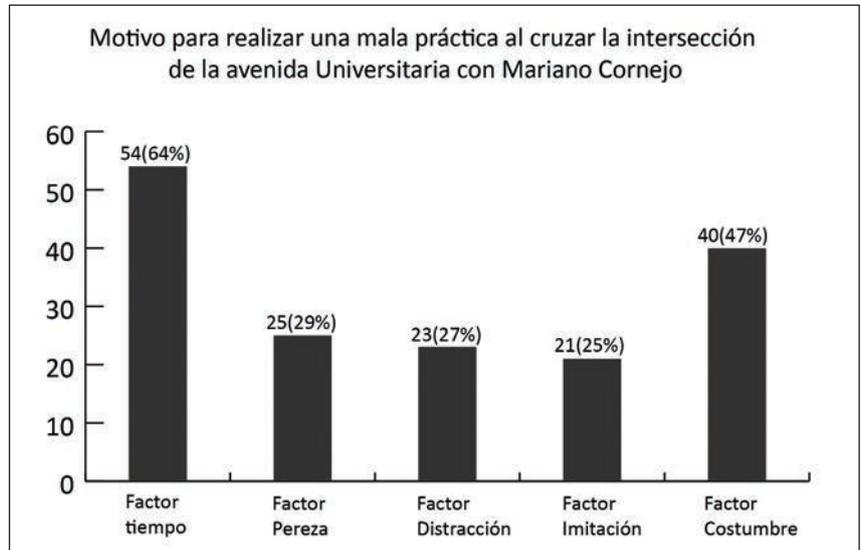
Según el cuadro de comportamiento por tipología peatonal, hubo un total de 1,875 personas, de 6 de la mañana a 12 de la noche, que no usaron el sistema de cruceros y semáforos peatonales al cruzar la avenida

| Etapa | Enfoque*              | Políticas*            | Énfasis              | Estrategia                      | Objeto                            | Sujeto                            | Cultura*                         |
|-------|-----------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1     | Tránsito*             | Viales*               | Tráfico              | Capacidad vial                  | Medios de transporte a motor      | Conductores                       | Cultura vial*                    |
| 2     | Tránsito*             | Viales*               | Transporte público   | Prioridad al transporte público | Medios de transporte a motor      | Conductores                       | Cultura vial*                    |
| 3     | Movilidad*            | Movilidad*            | Movilidad            | Movilidad de todos los usuarios | Todos los modos de desplazamiento | Personas (con toda su diversidad) | Cultura de movilidad*            |
| 4     | Movilidad sostenible* | Movilidad sostenible* | Movilidad sostenible | Accesibilidad sostenible        | Todos los modos de desplazamiento | Personas (con toda su diversidad) | Cultura de movilidad sostenible* |

(Tabla 1)

| Comportamiento 11 de jun. (2015-1) | Cruzan desde vereda frente | Cruzan desde puerta peatonal principal | Total       |
|------------------------------------|----------------------------|--|-------------|
| Mujeres                            | 778                        | 136                                    | 914         |
| Hombres                            | 702                        | 216                                    | 918         |
| Movilidad reducida                 | 0                          | 0                                      | 0           |
| Ancianos                           | 14                         | 1                                      | 15          |
| Niños                              | 25                         | 3                                      | 28          |
| <b>Total</b>                       | <b>1519</b>                | <b>356</b>                             | <b>1875</b> |

(Tabla 2)



(Tabla 3)

---

Universitaria. Mientras que 1,519 peatones en total cruzaron directamente desde la vereda que está frente a la PUCP y 356 desde la puerta principal. Del total de las personas que cruzaron, 914 fueron hombres, 918 mujeres, no hubo presencia de peatones con movilidad reducida. Finalmente, 15 fueron ancianos y 28 niños. De todas las tipologías, la mayoría, cruza desde frente a la PUCP.

Después, a través de una encuesta virtual, se determinaron las causas de este comportamiento (Tabla 3). Para la encuesta se tomó una muestra de 400 alumnos, 50 % hombres y 50% mujeres, de 17 a 23 años de edad, pertenecientes a todas las facultades de pregrado en la PUCP. La encuesta sólo fue respondida por 85 alumnos (21% de la muestra). Por ello, los datos serán tomados de manera referencial. (Tabla 3)

De acuerdo a la encuesta, se determinó diversos motivos para realizar una práctica inadecuada: El 64% (54 alumnos) consideran que se debe al factor tiempo. El 47% (40 alumnos), el factor costumbre. El 29 % (25 alumnos), el factor pereza. El 27% (23 alumnos), el factor distracción. Finalmente, el 25 % (21 alumnos), el factor imitación.

Por ello, se planteó la pregunta: ¿Por qué el peatón de pregrado PUCP no usa los instrumentos viales (bermas, cruceros, semáforos y paraderos) de una forma adecuada a lo propuesto? ¿Acaso no son personas con un alto nivel de educación? Entonces, ¿por qué no respetan su propia integridad en la vía?

Hipótesis de la variable conductual: El peatón de pregrado PUCP no está expuesto a campañas de comunicación por parte de la PUCP acerca del uso adecuado de las veredas, bermas, cruceros y semáforos peatonales que, según los expertos, están mal ubicados, pues dan prioridad al vehículo motorizado en perjuicio de los alumnos que quieren tener acceso al campus de la universidad.

Esta hipótesis se comprobó a través de la información recabada en el grupo focal. En su recordación sobre campañas de concientización vial no mencionaron ninguna al respecto hecha por la PUCP.

Luego, se investigaron fuentes secundarias para comprobar la inexistencia de campañas de educación vial PUCP. La campaña “La revolución de las pequeñas cosas” (Punto edu 2013) contenía un mensaje que hacía referencia a las reglas de tránsito que, al parecer, no tuvo mucha difusión. Además, en una (inválido para una investigación) entrevista con el ingeniero Wolfgang Rojas de Vicerrectorado de la PUCP, se mencionó que Dirección de Comunicación Interna (DCI) no se está encargando del tema “educación vial” por el momento.

---

### **3. Conclusiones de estudio: peatones estudiantes de pregrado PUCP en su relación con la intersección de avenida Universitaria con Mariano Cornejo**

- El entorno de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) en la avenida Mariano Cornejo con Universitaria no se ajusta a las necesidades del estudiante peatón PUCP. Esto sucede por el enfoque de tránsito que implementa la autoridad municipal. Para cambiar esta situación se necesita actuar desde organismos políticos. Además, no sólo se debe cambiar la manera de diseñar la ciudad; sino también, cómo piensa el ciudadano que prefiere solucionar el tráfico limeño con más infraestructura vial: puentes peatonales, aumento de carriles o pasos a desnivel. Cuando suceda esto el ciudadano empezará a exigir al gestor municipal cambios acordes al enfoque de movilidad, donde el actor principal es el peatón.
- El estudiante peatón PUCP carece de cultura de movilidad. Lo único que conoce es la cultura vial. Por ello, no reconoce al peatón como el actor principal en la ciudad y cree que el trato a los conductores es más importante. Por otro lado, el universitario señala el comportamiento humano como la causa de los problemas de la ciudad. Nunca mencionó la falta de capacidad de la autoridad edil para enfrentar dichos problemas. Por ello, se necesita implementar una campaña de cultura de movilidad que acreciente su nivel de información acerca de las consecuencias de tener una ciudad en beneficio de los vehículos motorizados y no der ser humano.
- Finalmente, son 1875 ciudadanos que al día, atraviesan la intersección de las avenidas Universitaria y Mariano Cornejo por donde no hay cruceos ni semáforos peatonales. La mayoría son estudiantes PUCP que aseguran como causa de este comportamiento la falta de tiempo. Esta situación se agrava porque la PUCP actualmente no está implementando campañas comunicacionales sobre educación vial.

Este estudio es parte del proyecto de tesis de maestría “Comunicación para promover una actitud crítica y preventiva ante una ciudad que prioriza el tránsito del vehículo motorizado sobre la movilidad peatonal y su proyección a la ciudadanía limeña: Proyecto peatón de pregrado PUCP”, en el cual se logró obtener información significativa sobre la situación que se genera en el cruce de las avenidas Universitaria y Mariano Cornejo, así como la actitud y los criterios del estudiante de pregrado PUCP. Además, la investigación propone la implementación de campañas comunicacionales para incrementar el conocimiento del estudiante. Se aconseja revisar la tesis completa en el repositorio de tesis de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

---

## Bibliografía

### CORREO

- 2015 “Magdalena: vecinos protestan por obras para un tercer carril”. Correo. Ciudad, 1 de noviembre. Consulta: 5 de diciembre del 2015.  
<http://diariocorreo.pe/ciudad/magdalena-vecinos-protestan-por-obras-para-un-tercer-carril-629612/>

### DEXTRE, Juan Carlos y AVELLANEDA, Paul

- 2014 Movilidad en zonas urbanas. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú: Fundación Transitemos. Consulta: 5 de diciembre de 2015.  
[http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2014/12/LIBRO\\_MOVILIDAD\\_URBANA-TRANSITEMOS.pdf](http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2014/12/LIBRO_MOVILIDAD_URBANA-TRANSITEMOS.pdf)

### EL COMERCIO PERÚ

- 2015a “Costa Verde: ampliación de tercer carril sí se hará en verano”. El Comercio. Lima. Lima, 4 de enero. Consulta: 5 de diciembre del 2015.  
<http://elcomercio.pe/lima/obras/costa-verde-ampliacion-tercer-carril-si-se-hara-verano-noticia-1782530>
- 2015b “Colocan pilotes para nuevo malecón en Miraflores”. El Comercio. Lima. Lima, 18 de octubre. Consulta: 5 de diciembre del 2015.  
<http://elcomercio.pe/lima/obras/costa-verde-colocan-pilotes-nuevo-malecon-miraflores-noticia-1849035>

### FEDE

- 2012 Comentario del 2 de julio a “Cambio en el acceso vehicular por la Av. Universitaria a la PUCP”. Punto Edu. Consulta: 5 de setiembre de 2015.

### LA REPÚBLICA.PE

- 2016 “Defensoría del Pueblo dice que by-pass de 28 de julio se hizo sin estudios técnicos”. La República. Lima, 8 de mayo. Consulta: 26 de junio de 2016.  
<http://larepublica.pe/sociedad/765891-defensoria-del-pueblo-dice-que-pass-de-28-de-julio-se-hizo-sin-estudios-tecnicos>

### MARCELLOT

- 2012 Comentario del 2 de julio a “Cambio en el acceso vehicular por la Av. Universitaria a la PUCP”. Punto Edu. Consulta: 5 de setiembre de 2015.  
<http://puntoedu.pucp.edu.pe/noticias/cambio-en-el-acceso-vehicular-por-la-av-universitaria-a-la-pucp/>

---

PERÚ21

- 2015 “Costa Verde: Aseguran que la Marina no autorizó obra del tercer carril”. Perú 21. Lima, 17 de abril. Consulta: 26 de junio de 2016.  
<http://peru21.pe/actualidad/costa-verde-aseguran-que-marina-no-autorizo-obra-tercer-carril-2216862>

PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE LIMA – CALLAO 1990 – 2010 (PDMLI-CA)

- 1990 Concepción del plan para el desarrollo urbano metropolitano. Parte V. Lima. Consulta: 5 de diciembre del 2015.  
<http://www.urbanistasperu.org/inicio/PlanMet/PlanMet%20-%20Parte%20V.pdf>  
<http://puntoedu.pucp.edu.pe/noticias/cambio-en-el-acceso-vehicular-por-la-av-universitaria-a-la-pucp/>

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO DE LIMA 2012 – 2025 (PRDCL)

- 2012 “Movilidad y transporte Urbano”. Movilidad de la Población. Consulta: 5 de diciembre del 2015.  
<http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gobierno-abierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/planeamiento-organizacion/Plan-Desarrollo-Lima-Metropolitana-2012-2025.pdf>

PUNTO EDU

- 2013 “La revolución de las pequeñas cosas: mejoremos la convivencia en el campus”. Punto Edu. Lima, 28 de agosto. Consulta: 7 de mayo de 2014.  
<http://puntoedu.pucp.edu.pe/noticias/la-revolucion-de-las-pequenas-cosas-mejoremos-la-convivencia-en-el-campus/>