

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE CIENCIA E INGENIERIA**



**CONFLICTOS DE USO Y RIVALIDAD ENTRE PEATONES Y  
CICLISTAS EN LA CICLOVÍA DE LA AVENIDA SALAVERRY.**

**Tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil**

**AUTOR:**

Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**ASESOR:**

Félix Israel Cabrera Vega

Lima, Setiembre, 2022

## Informe de Similitud

Yo, Felix Cabrera Vega docente de la Facultad de Ciencias e Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulada “Conflictos de uso y rivalidad entre peatones y ciclistas en la ciclo vía de la avenida Salaverry”, del autor Kenyi Wilmar Quispe Arroyo, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 3 %. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 20/02/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 20 de febrero 2023

Apellidos y nombres del asesor <u>Cabrera Vega Felix Israel</u>	
DNI: 22309049	Firma
ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0003-1917-9840">https://orcid.org/0000-0003-1917-9840</a>	

## Resumen

Durante varios años, los automóviles han sido los principales usuarios de la vía pública, ello ha ocasionado que la importancia en proyectos de implementación y mejora de vías ciclistas en la ciudad de Lima sea reducida y, por ende, la baja inversión en este tipo de proyectos, se ha evidenciado en las deficientes infraestructuras y diseños de las ciclovías.

El presente trabajo de investigación trata sobre exploración y descripción de los inconvenientes a los que están expuestos los usuarios de la ciclovía de la Avenida Salaverry. Pone en consideración el estado actual de la ciclovía, donde, incurriendo en la falta del reglamento vial, usuarios diferentes a los ciclistas hacen uso deslegítimo de la ciclovía. Peatones, Scooters, bicimotos, bicicletas eléctricas, etc. Son los usuarios que se pueden observar día a día trasladándose junto a los ciclistas.

Para ello, se realizaron entrevistas a profundidad con preguntas estructuradas a 8 ciclistas que frecuentan la ciclovía de la avenida Salaverry, con la finalidad de conocer su perspectiva y sus experiencias de fuente directa. Como resultados se obtuvo que existen 6 categorías temáticas en los que incurren los entrevistados, siendo la más frecuente el diseño vial y la señalización de la ciclovía con un 23.43%, seguidamente se encuentra inseguridad en la ciclovía con un 20.98% y en tercer lugar a la rivalidad de uso en la ciclovía con un 17.83% de incidencia y finalmente con menores porcentajes a la finalidad de uso, normativa vial y circulación, y actividad física en la ciclovía. Entonces, se verifica que las incomodidades generadas en los ciclistas se encuentran estrechamente ligadas a los conflictos de uso e inseguridad, consecuencia de que el diseño vial que tiene la ciclovía en la actualidad no es el adecuado para consolidarse como una vía de uso común.

Finalmente, concluimos que, pese a la existencia de tales conflictos dentro de la ciclovía, pondera el entendimiento y la tolerancia para aceptar únicamente a los peatones “corredores” como otro usuario para la ciclovía, ello se lograría tomando las medidas adecuadas de señalización y capacitación para una correcta convivencia. De la misma manera, se da a entender que los conflictos de uso no son únicamente con los peatones, sino también existen otros tipos de usuarios con los que los ciclistas tienen que lidiar día a día, uno de los principales son los automóviles en las intersecciones viales.



*A mis padres, hermanos y demás familiares por su gran apoyo incondicional en nuestro proyecto de tesis.*

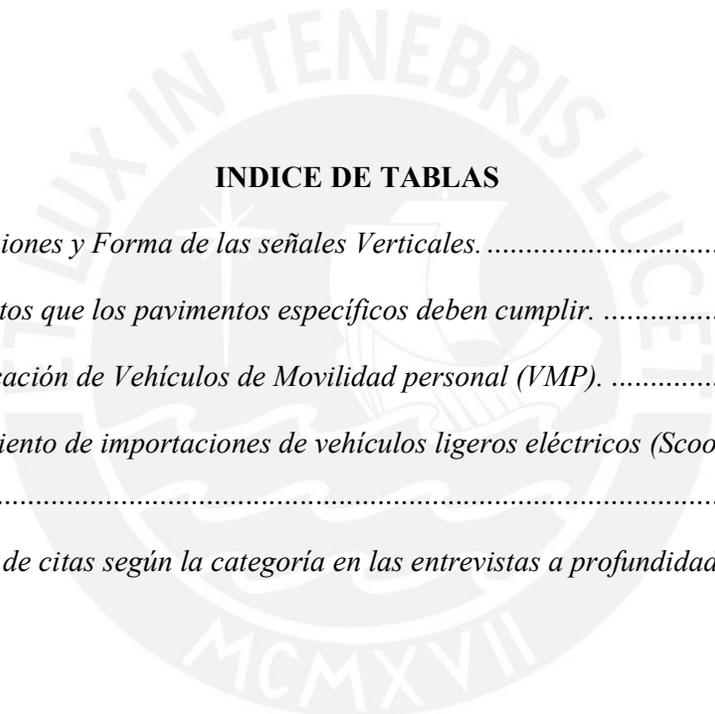
## Índice

CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	1
1.1.    Introducción .....	2
1.2.    Planteamiento del problema de la investigación .....	3
1.2.1.    Preguntas de investigación .....	4
1.2.2.    Hipótesis .....	4
1.2.3.    Objetivos .....	5
1.3.    Justificación .....	6
1.4.    Alcance .....	6
CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO.....	7
2.1.    Antecedente.....	8
2.2.    Marco conceptual.....	9
2.2.1.    Las ciclovías y su diseño vial.....	9
2.2.1.1.    Segregación.....	10
2.2.1.2.    Intersecciones.....	10
2.2.1.3.    Señalización .....	12
2.2.1.4.    Semaforización.....	13
2.2.1.5.    Pavimento.....	14
2.2.1.6.    Ocio y esparcimiento .....	16
2.2.1.7.    Ciclo parqueaderos.....	17
2.2.2.    Usuarios de la ciclovía .....	19
2.2.3.1.    Ciclista urbano .....	19
2.2.3.2.    Peatones .....	19
2.2.3.3.    Vehículos de movilidad personal .....	20
2.2.3.4.    Bicimotos y motocicletas .....	22
2.2.3.    Uso de ciclovías para peatones .....	22
2.2.4.    Conflictos e inconvenientes en la ciclovía .....	25

2.2.4.1.	Conflictos de uso.....	25
2.2.4.2.	Falta de señalización.....	27
2.2.5.	Inseguridad en la ciclovía.....	28
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA.....		31
3.1.	Diseño de la investigación.....	32
3.2.	Enfoque de la investigación.....	32
3.3.	Área de estudio.....	33
3.3.1.	La ciclovía de la avenida Salaverry.....	33
3.4.	Población, muestra y muestreo.....	37
3.5.	Técnica e instrumento de recolección de datos.....	37
3.6.	Herramientas para procesar los datos.....	38
CAPÍTULO 4: ANALISIS Y PROCESAMIENTO DE DATOS.....		39
4.1.	Análisis de datos:.....	40
4.1.1.	Actividad física.....	44
4.1.2.	Diseño vial y señalización.....	47
4.1.3.	Finalidad de uso de la ciclovía de la avenida Salaverry.....	53
4.1.4.	Inseguridad en la ciclovía de la avenida Salaverry.....	55
4.1.5.	Normativa vial de uso y circulación en las ciclovías.....	61
CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		66
5.1.	Conclusiones.....	67
5.2.	Recomendaciones.....	69
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....		71
ANEXOS:.....		80

## INDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1: Movimientos Típicos en una Intersección.....</i>	11
<i>Figura 2: Diseño de semáforos para la ciclovia.....</i>	14
<i>Figura 3: Deterioro en la pavimentación de la Av. Salaverry (cuadra 32). .....</i>	15
<i>Figura 4: Plano de detalle para tubo de cicloparqueaderos.....</i>	18
<i>Figura 5: Plano de detalle para tubo de cicloparqueaderos.....</i>	18
<i>Figura 6: Señales de advertencia o prevención.....</i>	28
<i>Figura 7: Lugares de accidentes de ciclistas.....</i>	30
<i>Figura 8: Plano de tipos de vías principales en Lima Metropolitana. ....</i>	34
<i>Figura 9: Diseño de una vía arterial con ciclovia central. ....</i>	35
<i>Figura 10: Diseño de cruce en intersección para una ciclovia central. ....</i>	35
<i>Figura 11: Diagrama de barras de categorización para las entrevistas a profundidad. ....</i>	41
<i>Figura 12: Diagrama de barras de categorización por entrevistado. ....</i>	42
<i>Figura 13: Diagrama de división temática, de unidades y de categorización .....</i>	43
<i>Figura 14: Diagrama de reporte de cambios de movilidad. ....</i>	45
<i>Figura 15: Pista pavimento restaurada de la ciclovia de la Av. Salaverry en el 2020 – 2021 .....</i>	49
<i>Figura 16: Nueva señalización implementada en la Av. Salaverry en el 2020 - 2021 .....</i>	51
<i>Figura 17: Ciclistas haciendo uso de la ciclovia de la Av. Salaverry. ....</i>	55
<i>Figura 18: Peatones paseando en la ciclovia de la Av. Salaverry. ....</i>	58
<i>Figura 19: Intersección vial de la Av. Faustino Sánchez Carrión con Salaverry. ....</i>	61
<i>Figura 20: Ciclistas con adecuada implementación de seguridad desplazándose en la Av. Salaverry.....</i>	65



## INDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> <i>Dimensiones y Forma de las señales Verticales.</i> .....	12
<b>Tabla 2:</b> <i>Requisitos que los pavimentos específicos deben cumplir.</i> .....	16
<b>Tabla 3:</b> <i>Clasificación de Vehículos de Movilidad personal (VMP).</i> .....	21
<b>Tabla 4:</b> <i>Crecimiento de importaciones de vehículos ligeros eléctricos (Scooter, Bicimotos, trimotos).</i> .....	22
<b>Tabla 5:</b> <i>Conteo de citas según la categoría en las entrevistas a profundidad.</i> .....	40



**CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO  
DEL PROBLEMA DE  
INVESTIGACIÓN**

## 1.1. Introducción

Día a día el ser humano se encuentra en la lucha por hacer valer sus derechos y, de la misma manera, cumplir con los deberes establecidos en la sociedad. Uno de los principales derechos que tenemos es el tránsito libre (El Peruano, 2005) y uso de vía de naturaleza pública (El Peruano, 2008), y en su acto se debe asegurar seguridad, comodidad y bienestar. No obstante, en algunos grupos sociales, existen barreras que no permiten hacer valer sus derechos primarios, los ciclistas son uno de ellos. Si bien existen vías únicas para bicicletas o ciclovías, ello no asegura que el tránsito por estas sea el más adecuado; existen diversos factores que impiden un desplazamiento ideal, uno es el uso compartido de la vía con los peatones.

Dentro de la ciudad de Lima existen numerosos lugares que se han constituido popularmente como vías de uso compartido donde concurren ciclistas, peatones, personas con Scooter eléctrico, skaters y demás usuarios con vehículos no motorizados; uno de ellos es la Avenida Salaverry. Esta abarca los distritos de Cercado de Lima, Lince, Jesús María y San Isidro; y tiene una ciclovia en todo su trayecto. La presente investigación se limitará a analizar la problemática de la ciclovia desde la cuadra 1 hasta la 12, puesto que, existe mayor población recurrente en dicha zona.

Actualmente, las ciclovías tienen relevancia dentro del ambiente de transporte y movilidad, en los últimos años se han diversificado en uso y usuarios trascendiendo su utilidad principal de servir como corredor para bicicletas. Por la frecuencia de uso se presume que los peatones se han convertido en los principales agentes de conflicto en la ciclovia, desplazándose a través de ella por los siguientes motivos: con fines deportivos, con fines de ocio y esparcimiento (paseo) o con fines de desplazamiento. En tal sentido, se cuestiona si la ciclovia debe ser usada únicamente para ciclistas, o también puede llegar a usarse por peatones que no tienen un espacio determinado para realizar sus actividades, como los corredores. Dichos inconvenientes

y vacíos normativos han generado numerosos accidentes en la Avenida Salaverry. De acuerdo a Zheng, Sayed, y Guo (2019), los caminos compartidos son una forma de alentar la movilidad a pie y en bicicleta, sin embargo, las interacciones de los usuarios generan preocupación en cuanto a la seguridad y comodidad por los choques y caídas de la bicicleta.

En el presente trabajo, se determina como tema general los conflictos e inconvenientes a los que están expuestos los ciclistas en la ciclovía de la Avenida Salaverry. Asimismo, se describe la relación existente entre el diseño vial y la inseguridad de los ciclistas; expone por qué la ciclovía no se limita únicamente al uso de bicicletas; y explora la normativa vial sobre el uso de ciclovías para peatones dentro de Lima Metropolitana. La situación tiene gran relevancia en consecuencia del incremento del uso de bicicleta, pero de la misma manera, aumentó la incidencia de conflictos y confrontaciones por el “derecho un espacio en la calle y la viabilidad” (Martínez, 2018).

## **1.2. Planteamiento del problema de la investigación**

En esta etapa se desarrollan los lineamientos fundamentales a los que está sujeta la investigación, está constituida por las ideas de investigación, las preguntas de investigación, la hipótesis, los objetivos, alcances y justificación como ejes principales.

El desarrollo se logra en forma secuencial teniendo como punto de partida la producción de ideas de investigación que, aterrizando en características de tiempo, espacio forman las preguntas de investigación. En este segundo paso se clasifica en dos tipos: general y específicas; donde la general englobará al tema principal de la investigación y las específicas son la descomposición de la general. Ligado a ello está la hipótesis, que es la respuesta tentativa a las preguntas, de la misma manera existe una general y específicas. Los objetivos también están enlazados a ambos puntos y, los alcances y justificación delimitan de forma explícita y explican la razón de la investigación.

### 1.2.1. Preguntas de investigación

A continuación, se presenta la pregunta de investigación general, que brinda un panorama a grandes rasgos del proyecto.

- ¿Cuáles son los inconvenientes a los que están expuestos los usuarios de la ciclo vía de la Avenida Salaverry?

Se pregunta cuales son los conflictos e inconvenientes que sufren los usuarios que se desplazan por la ciclo vía, refiriéndose a los ciclistas y la transgresión de sus derechos de movilizarse cómoda y seguramente por una vía exclusiva. En seguida se mostrarán las preguntas específicas, las cuales referenciarán los hitos principales que sigue la investigación.

1. ¿Cuáles son los factores que generan inseguridad vial en la ciclo vía de la Avenida Salaverry?
2. ¿Por qué los peatones usan la ciclo vía de la Avenida Salaverry?
3. ¿En qué medida se cumple la normativa vigente sobre el uso de ciclo vías en la Avenida Salaverry?

### 1.2.2. Hipótesis

La hipótesis surge en la necesidad de contestar a las preguntas de investigación con una respuesta tentativa, la cual puede ir cambiando en el desarrollo de la investigación. A continuación, se presentará la hipótesis general:

- Los inconvenientes a los que están expuestos los usuarios de la ciclo vía de la Avenida Salaverry son los conflictos de uso y rivalidad.

Además, ligado a las preguntas específicas de investigación encontraremos una hipótesis respectiva, las cuales de la misma manera serán respuestas tentativas secundarias, las cuales se mostrarán a continuación:

1. Los factores generadores de inseguridad vial en la ciclovia de la Avenida Salaverry son las colisiones de ciclistas con vehículos motorizados, no motorizados y peatones.
2. Los peatones usan la ciclovia de la Avenida Salaverry debido a que existe un sector de la población que necesita una vía para realizar sus actividades deportivas y de esparcimiento.
3. El cumplimiento de la normativa sobre el uso de la ciclovia se efectúa de forma carente en el desplazamiento de los usuarios a través de la Avenida Salaverry.

### **1.2.3. Objetivos**

El objetivo principal de la investigación es determinar los inconvenientes a los que están expuestos los usuarios que se desplazan por la ciclovia de la Avenida Salaverry. Y los objetivos específicos son los siguientes:

1. Describir los factores que generan inseguridad vial en la ciclovia de la Avenida Salaverry.
2. Explicar por qué los peatones usan la ciclovia de la Avenida Salaverry.
3. Explorar en qué medida se cumple la normativa vigente sobre el uso de ciclovias en la Avenida Salaverry.

### **1.3. Justificación**

La relevancia social del presente trabajo está basada en la importancia que se les brinda a los grupos minoritarios como los ciclistas, corredores, etc. Para velar por su comodidad y seguridad al momento de realizar sus necesidades de tránsito y recreación en la vía pública. Además, la determinación de los conflictos existentes en la ciclovía entre peatones y ciclistas, es conveniente debido a que servirá como primer peldaño, dado que estudios consecuentes a este, podrán lograr la solución al problema.

### **1.4. Alcance**

El espacio estudiado es la ciclovía de la avenida Salaverry (de la primera a la vigésimo octava cuadra) y los usuarios estudiados son los que transcurren por la ciclovía, entre ellos están: ciclistas, corredores, peatones, skaters, personas con scooter y bicicletas de pedaleo asistido. Siendo los dos primeros a los que daremos más énfasis.

La investigación tiene un carácter exploratorio descriptivo, puesto que se limitará a detallar y explicar las características, variables y demás rasgos importantes que permitan conocer la problemática.

Se realizarán entrevistas a profundidad que describirá de forma directa la problemática planteada, es decir, el diseño escogido será el fenomenológico.

## **CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO**



## 2.1. Antecedente

Las ciclovías han incrementado su relevancia en el transcurso del tiempo, son las redes viales que permiten el desplazamiento seguro por medio de un vehículo no motorizado, la bicicleta. Conforman las redes viales de transporte sostenible y poco a poco buscan extender su influencia en el desplazamiento urbano de una ciudad, en tal sentido Bowman, Vecellio y Haynes (1994) afirman que “se ha avanzado mucho en el establecimiento de estándares de ingeniería para garantizar que se construyan nuevas instalaciones seguras para los usuarios donde sea necesario” (p. 2).

Sin embargo, con el aumento del uso de ciclovías también han surgido una serie de problemas en dichas redes viales. Si bien existe una normativa vigente en la cual se rige el desplazamiento de los ciclistas a través del reglamento de la “Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible – Ley N° 30936” (El peruano, 2008). Existen brechas acerca del uso que se tiene de esta vía, tal es así que, en el sentido reglamentario la constitución política del Perú en el artículo 106-I de la Ley N° 30936 publicada en el diario El Peruano (2008) establece la prohibición estricta del tránsito peatonal en las ciclovías en cualquier circunstancia, limitándolo únicamente al cruce de estas por lugares establecidos de acuerdo a la señalización. Sin embargo, dentro de la realidad peruana evidenciamos que en muchos casos se ha tomado la ciclovía como una vía de uso compartido que, de acuerdo a Chen, Xie y Qian (2010) se define como un espacio pavimentado independiente de la carretera donde se pueden desplazar las personas que utilicen vehículos no motorizados. Tales usuarios suelen ser ciclistas, patinadores, peatones o corredores; que en su interacción generan conflictos por la diversa forma de desplazamiento. En una vía de uso compartido se muestran diferentes formas de viaje los cuales registran diversidad de flujo de tráfico por el distinto rango de velocidades de los usuarios (Chen, Xie y Qian, 2008).

Si bien en muchos de los casos donde surgen incidentes entre ciclistas y peatones únicamente se generan incomodidades y rivalidad entre estos, existen algunos donde la interacción es trascendente, las colisiones son una de las principales. Estas dejan como consecuencia a usuarios lesionados, dado de que la diferencia de energía cinética de desplazamiento de un peatón y un ciclista es similar a la de un ciclista y un automóvil a 50 km/h (CDM Research, 2012, como se citó en Victoria Walks, 2015).

En tal sentido, se toma en cuenta que, al atribuir características de vía de uso común a una cicloavía por diversas razones de carencia vial, se generan situaciones conflictivas entre los diversos usuarios que en muchos casos ponen en riesgo la salud de las personas. Por ello, se pone en tema de debate la problemática que surge y hasta qué punto se puede ser flexible para el uso de la cicloavía para usuarios que no se desplazan únicamente por medio de una bicicleta (Federal Highway Administration, 2006).

## **2.2. Marco conceptual**

### **2.2.1. Las cicloavía y su diseño vial**

Las cicloavía son estructuras viales diseñadas para el uso de un tipo de usuario específico, los ciclistas. Su diseño vial está restringido a lineamientos que lo ubican adyacente a las pistas en forma paralela, según el determinado tipo de calles o pistas. Según el Municipalidad de Lima (2017) en el caso de cicloavía unidireccionales se ubican a la derecha la vía recomendando un ancho libre de circulación de 1.8 metros, pero al tratarse de avenidas se prefieren cicloavía bidireccionales de un ancho libre de circulación recomendado de 3.2 metros por la dificultad en el paso de un lado a otro lado de la pista.

### **2.2.1.1. Segregación**

Los elementos de segregación son definidos de acuerdo a los criterios y contexto del proyecto, siendo usualmente usados los bordillos, bolardos, hitos, etc. Por el factor económico, sin embargo, algunas veces se encuentran proyectos, donde existe una mayor libertad de uso de recursos y puede optarse el uso de elementos paisajísticos como separadores (Municipalidad de Lima, 2017).

Las situaciones en las que se proyecta la instalación de una ciclovía son diversas, y por ende tienen igual variedad de necesidades; es menester del proyectista la realización del estudio técnico que indique las especificaciones infraestructurales necesarias de cada caso (Ministerio de Salud, 2012). Es necesario tomar en cuenta el tipo de elemento de segregación para respetar el ancho libre mínimo de circulación de la bicicleta, lo cual implica muchas veces la ampliación de la ciclovía (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2010). Uno de los principios fundamentales para la instalación de elementos de segregación es la diferencia de energía entre los usuarios a dividir, en tal sentido “a mayor velocidad mayor segregación” (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, 2019).

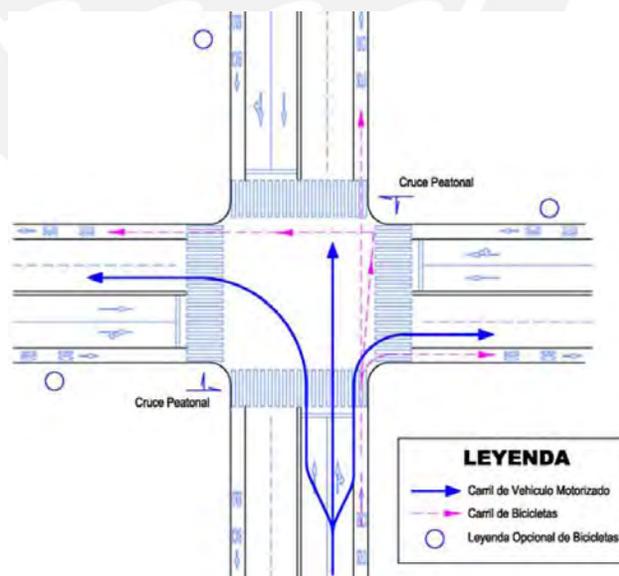
### **2.2.1.2. Intersecciones**

Son los puntos de encuentro con otras vías, por lo cual existirá mayor interacción con vehículos motorizados y peatones y de la misma manera aumentará la inseguridad. De acuerdo al Municipalidad de Lima (2017) estas se deben de marcar con líneas rectas pintadas de color rojo e imágenes referenciales de bicicletas en los cruces de manera que sea sencillo para el

ciclista ubicar su ruta y prever alguna colisión. Las intersecciones típicas en cruces convencionales con: cruce con ciclovía o ciclocarril unidireccional y vía o carril compartido, cruce con ciclovía o ciclocarril unidireccional, cruce con ciclovía o ciclocarril bidireccional y conexión de ciclovía por separador central.

Conocer la jerarquización de pase es de gran importancia para la disminución de conflictos en las intersecciones, el orden de importancia es: peatones, ciclistas y vehículos motorizados; siendo los peatones los prioritarios (Jibaja, 2018).

Existen movimientos típicos para ciclistas y automovilistas en las intersecciones los cuales se muestran en la figura 1, es necesario que exista una adecuada implementación para los giros que realizará un ciclista, puesto que existe gran peligrosidad en estos, especialmente en los realizados hacia la izquierda (BiciRED, 2005).



**Figura 1:** Movimientos Típicos en una Intersección.

Fuente: BiciRED (2005).

### 2.2.1.3. Señalización

Respecto de las señalizaciones, de acuerdo al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2010) en la Norma Técnica CE.030 obras especiales y complementarias, la señalizaciones horizontales y verticales son indispensables en la ciclovía para garantizar la seguridad de sus usuarios. Estas últimas se dividen a la vez en reglamentarias, informativas y preventivas (Municipalidad de Lima, 2017).

Las señalizaciones verticales son los dispositivos instalados verticalmente como postes que tienen fijadas placas con diferentes ilustraciones en la parte superior, están buscando transmitir la normativa vigente para el uso correcto de la ciclovía ya sea en forma preventiva, informativa o reglamentaria (secretaría de Movilidad de Medellín, 2002). En la tabla 1 presentamos las características de las placas que se muestran en las señalizaciones verticales.

**Tabla 1**

*Dimensiones y Forma de las señales Verticales.*

<b>Tipos de señal</b>	<b>Forma</b>	<b>Tamaño</b>
Preventivas	Cuadrado	45 cm x 45 cm
Reglamentarias	Círculo	45 cm de diámetro
Reglamentarias SR-01 (Señal de pare)	Octágono	46 cm de altura
Señal reglamentaria SR-02 (Ceda el paso)	Triángulo	47 cm de lado
Informativas de servicio	Rectángulo	45 cm x 37.50 cm
Informativas de destino	Rectángulo	Dependiente del texto

*Nota: Adaptado de secretaria de Movilidad de Medellín (2002).*

La señalización horizontal abarca elementos pintados en las pistas, sardineles y elementos adyacentes a este, tales pueden ser: flechas, líneas y letras; los colores comunes usados son blanco y amarillo. Dentro de las señalizaciones horizontales podemos encontrar diferentes tipos: marcas longitudinales, marcas

transversales, símbolos y letreros en el pavimento e interferencia con bocatomas e intersecciones (secretaría de Movilidad de Medellín, 2002).

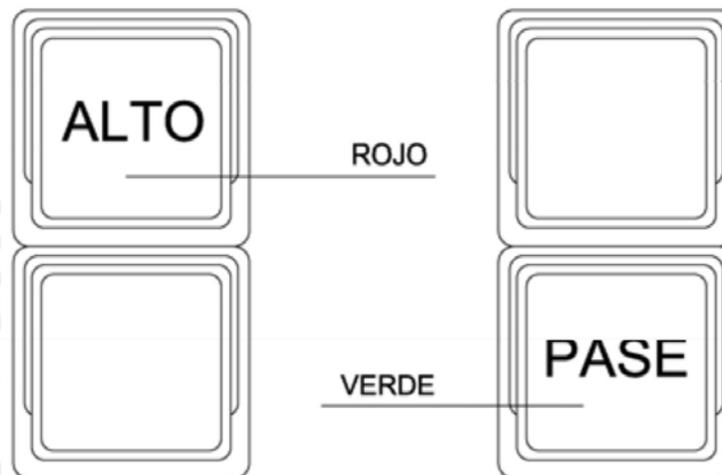
#### **2.2.1.4. SemafORIZACIÓN**

En vista de que la mayoría de accidentes de tránsito se manifiestan en las intersecciones, se recomienda implementar semáforos en ciclovías donde exista encuentro de vías de circulación vehicular elevadas o cuando el volumen de usuarios en la ciclovía sea elevado. En ese sentido, es necesario poseer datos de tránsito de vehículos, peatones y ciclistas (Manual de Diseño para Infraestructura de Ciclovías, 2000) De modo que en la instalación de semáforos exista un orden para transitar por la vía en base a la coordinación de semaforización para diversos usuarios.

En tanto, la semaforización debe ser ubicada de manera obligatoria en todas los cruces con infraestructura ciclo – inclusiva instalado de forma independiente o adosados a semáforos vehiculares o peatonales y con la altura adecuada para ser visualizados por los ciclistas (Municipalidad de Lima, 2017).

La altura máxima recomendada para los semáforos es de 3.5 metros ya sean elementos independientes y exclusivos para ciclistas o elementos adosados a los semáforos comunes. Cualquiera de estos debe de encontrarse sincronizados dejando 3 a 5 segundos para el arranque del vehículo (Ministerio de transporte y obras públicas de Ecuador, 2015). Además, los colores y visibilidad de las indicaciones son factores importantes en el diseño de una adecuada semaforización.

De acuerdo con el Manual de Diseño para Infraestructura de Ciclovías (MTC, 2000) los colores de los lentes de los semáforos deben ser de color rojo y verde; donde el color verde haga referencia a la indicación PASE, y el rojo haga alusión a PARE. Asimismo, las indicaciones deberán ser llamativas visualmente, con la finalidad de que los usuarios puedan percatarse fácilmente de la señal y por consecuencia, evitar accidentes.



*Figura 2: Diseño de semáforos para la ciclovía.*

*Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones (2000).*

#### **2.2.1.5. Pavimento**

Uno de los principales inconvenientes que un ciclista o peatón presenta en su ruta es la presencia de deterioros en el pavimento, ello afecta de manera directa en su comodidad y seguridad al momento de transitar por la vía.

Los agentes que ocasionan estos inconvenientes son diversos. Generalmente, las fallas que se presentan en la ciclovía son causadas por agentes medioambientales, ya que no existe exigencia estructural por vehículos motorizados. “En carreteras, la presencia de problemas se debe principalmente

a las cargas que circulan por ellas, las que suelen provocar fallas estructurales. Por lo anterior, el tipo de fallas que presenta una ciclovía es muy distinto al observado en carreteras” (Valle, 2018 como se citó en Osorio et al., 2014). En ese sentido, las fallas en el pavimento de la ciclovía son provocados por factores como el levantamiento de suelo por las raíces de los árboles, debido a la cercanía con las áreas verdes. Otro factor, es la falta de soporte estructural de la vía, que está relacionado al incorrecto diseño, asentamiento del suelo, materiales; y también a la inadecuada implementación. Estas deficiencias ocasionan deterioro superficial en forma de baches, “Esta falla suele ser más molesta en climas lluviosos, ya que al acumular agua es probable que el ciclista se moje al pasar por ellos” (Valle, 2018 como se citó en Martínez et al., 2011).



**Figura 3:** Deterioro en la pavimentación de la Av. Salaverry (cuadra 32).

*Fuente: Dante Piaggio/ El Comercio (2018).*

A tal efecto, para enfrentar el deterioro de la vía, los usuarios se ven obligados a disminuir la velocidad o esquivar las fallas, para evitar accidentes. Por dicha razón, es importante el análisis de la pavimentación para el adecuado diseño e implementación en el área de estudio (Av. Salaverry). De modo que no afecte

al usuario en su recorrido y se disminuyan las probabilidades de generación de gastos por reparación u otros.

En ese sentido, la pavimentación de acuerdo al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2006) en la Norma CE.0.10 de Pavimentos Urbanos, las ciclovías son de tipo especial y tienen que cumplir los requisitos mostrados en la tabla 2.

**Tabla 2**

*Requisitos que los pavimentos específicos deben cumplir.*

Elemento \ Tipo de Pavimento		Aceras o Veredas	Pasajes Peatonales	Ciclovías
		Sub-rasante		95 % de compactación: Suelos Granulares - Proctor Modificado Suelos Cohesivos - Proctor Estándar
		Espesor compactado: ≥ 150 mm		
Base		CBR ≥ 30 %	CBR ≥ 60%	
Espesor de la capa de rodadura	Asfáltico	≥ 30 mm		
	Concreto de cemento Portland	≥ 100 mm		
	Adoquines	≥ 40 mm (Se deberán apoyar sobre una cama de arena fina, de espesor comprendido entre 25 y 40 mm)		
Material	Asfáltico	Concreto asfáltico*		
	Concreto de cemento Portland	$f_c \geq 175 \text{ Kg/cm}^2$ (17,5 MPa)		
	Adoquines	$f_c \geq 320 \text{ Kg/cm}^2$ (32 MPa)	N.R. **	

\* El concreto asfáltico debe ser hecho preferentemente con mezcla en caliente. Donde el Proyecto considere mezclas en frío, estas deben ser hechas con asfalto emulsificado.

\*\* N.R.: No Recomendable.

*Nota: Adaptado de Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2006).*

#### 2.2.1.6. Ocio y esparcimiento

Por último, en referencia a las construcciones de ocio y esparcimiento, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2006) en la Norma A.100 de recreación y deporte, alude que las áreas donde se practican actividades de esparcimiento, recreación activa o pasiva y demás con relación

a esta, deben de tener infraestructura adecuada para cumplir con las necesidades de cada actividad.

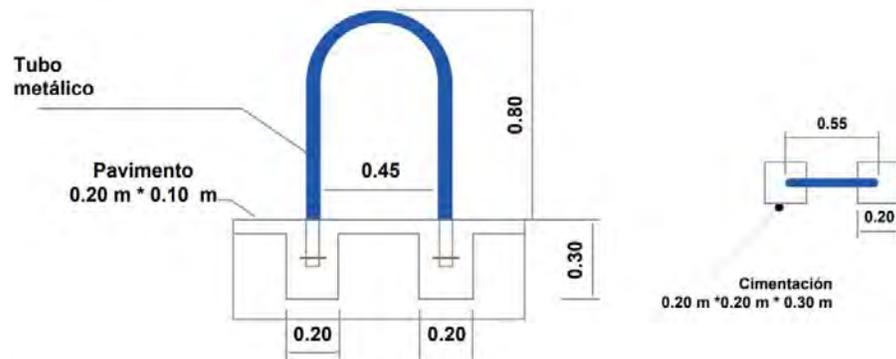
En tal sentido, las ciclovías se han constituido como espacios para la realización de actividades de ocio y esparcimiento, concibiéndose ambientes de construcción social (Rodríguez, 2015). Por otro lado, da paso a realizar una diversa gama de actividades físicas creando áreas exclusivas para la realización de ejercicio como las paradas de ejercitación.

#### **2.2.1.7. Ciclo parqueaderos**

Los ciclo - parqueaderos son elementos relevantes y complementarios para el uso ideal de una ciclovía, se ubica usualmente al inicio, en medio o final de la infraestructura (Municipalidad de Lima, 2017). Existen diferentes criterios que permiten identificar un adecuado estacionamiento para bicicletas, los cuales son: seguridad, comodidad de uso, facilidad de uso y protección contra la intemperie (Pardo, Caviedes, Calderon; 2013).

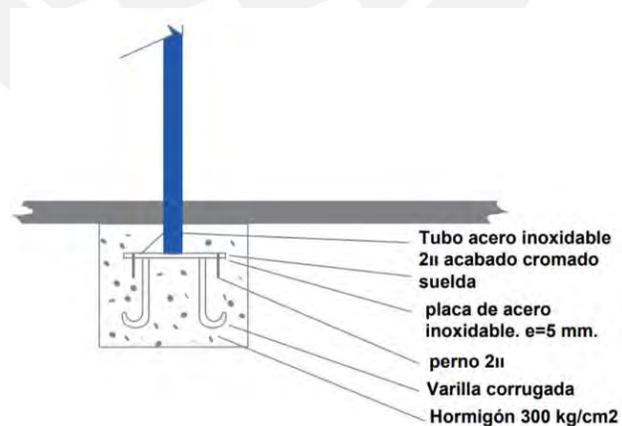
Los cicloparqueaderos conocidos son: media luna, onda, revistero, pétalo, tostador, U invertida, etc. (Ocupa tu calle, 2019). Es criterio del encargado identificar las características que requiere la ciclovía, para elegir qué tipo de elemento se usará. Uno de los más usados a nivel nacional son los de U invertida o similares a esta, puesto que permite estacionar bicicletas de diversos tamaños de aros y te da la libertad de encadenarla de la parte que elijamos. Las características de este tipo de infraestructura están descritas por su nombre, se trata de una U invertida de tubo metálico, puede tener una forma curvilínea o con esquinas rectas. Las dimensiones pueden variar según el diseñador, el Servicio de inmobiliaria del sector público de Ecuador (2016) recomienda que

tenga un alto de 0.8 m por encima del pavimento y un ancho de 0.45 m, la cimentación será aislada de hormigón con las dimensiones de 0.2 x 0.2 x 0.3 m, el tubo es de acero inoxidable acero inoxidable con un diámetro de 2 pulgadas y existen detalles de enganche a la cimentación también de material metálico. A continuación, se mostrarán a detalle las características mencionadas en la figura 4 y 5:



**Figura 4:** Plano de detalle para tubo de cicloparqueaderos.

Fuente: Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público, INMOBILIAR (2016).



**Figura 5:** Plano de detalle para tubo de cicloparqueaderos.

Fuente: Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público, INMOBILIAR (2016).

## 2.2.2. Usuarios de la ciclovía

### 2.2.3.1. Ciclista urbano

Un ciclista es el “conductor/a de una bicicleta o bicicleta con SPA u otro ciclo” (Ministerio de transporte y comunicaciones del Perú, 2020). La inserción de un ciclista en la ciudad lo define como un ciclista urbano, su circulación se encuentra reglamentada dentro del mismo marco legal que controla los vehículos motorizados. El peruano (2020) en la ley 30936 que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, alude el derecho al tránsito seguro y con respeto que debe tener un ciclista, y con ello a la creación de un carril vial preferente dentro del sistema de redes viales, es decir, una ciclovía, ciclocarril, cicloacera, vía compartida, etc.

Carreón A., Martínez A. y Treviño X. (2011) señalan los principales puntos de recomendación que debe de seguir un ciclista urbano para su ideal circulación por la ciudad, los cuales son: sepárate de los autos estacionados, conduce en línea recta, elige tu carril de acuerdo a tu velocidad, elige tu posición en el carril y rebasa sólo por la izquierda.

### 2.2.3.2. Peatones

La oficina general de tráfico del Ministerio del interior de España (2014) lo definen como la persona que se traslada a pie por la vía pública, también se considera peatón a la persona que se moviliza por medio de una silla de ruedas o cualquier otro vehículo sin motor personal.

Existe una normativa que regulariza el desplazamiento de los peatones por la vía pública planteado en el Reglamento Nacional de Tránsito, y a la vez explica

los derechos que tiene para el libre tránsito por aceras, calles, pistas, caminos y similares (Ministerio de Tránsito y Comunicaciones, 2008).

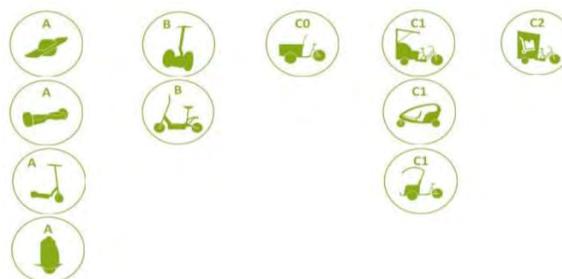
### **2.2.3.3. Vehículos de movilidad personal**

El peruano (2019) lo define como aquel vehículo que le debe su movilidad a un motor eléctrico con una máxima velocidad de 25 km/h; permite el desplazamiento de solo una persona. Los principales VMP son: patinetas, monopatines, monociclos y vehículos autoequilibrados. La publicación del diario el peruano (2019) pone en limitación el tránsito de los VMP estrictamente al carril derecho de la calzada o el carril más cercano de la acera o ciclovia, mas no en esta última como tal.

Por otro lado, la Subdirección general de gestión de movilidad de España (2016) difiere con en cuanto a la velocidad máxima, y los clasifica por sus diferentes características en: A, B, C0, C1 y C2; lo cual se muestra en la tabla 3. De la misma manera, SGGM (2016) tiene una política contradictoria en cuando a las vías de uso disponibles, puesto que sostiene que los VMP pueden circular por: ciclocalles, carriles bici, pistas bici, por la calzada de calles de zonas 30 y por todas las calles en general teniendo una velocidad máxima de 30 km/h.

**Tabla 3***Clasificación de Vehículos de Movilidad personal (VMP).*

<b>Características</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C0</b>	<b>C1</b>	<b>C2</b>
Velocidad max.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	
Masa	< 25 kg	< 50 kg	< 300 kg	< 300 kg	
Capacidad max. (pers.)	1	1	1	3	
Ancho max.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio giro max.	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura max.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud max.	1 m	1 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SI	SI	SI	
Frenada	NO	SI	SI	SI	
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SI
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO



*Nota: Adaptado de Subdirección general de gestión de movilidad de España (2016)*

La empresa Inmotion (2020) alude la existencia de una gran gama de VMP, dentro de los cuales ofrece al mercado peruano los siguientes: los Monociclos Eléctricos, los scooters eléctricos, las bicicletas eléctricas, los Biciclos eléctricos, hoverboards y SkateBoards. De los cuales los más populares son los e-scooters, empresas como Grim, Movo y Lime recién llegadas al Perú y en especial a la capital Lima se dedican al alquiler de este tipo de VMP masificándose exponencialmente. Según el diario Gestión (2019) la Cámara de Comercio de Lima reportó un crecimiento anual del 2018 al 2019 de 765% en cuanto a importaciones de vehículos ligeros eléctricos (Scooter, bicimotos y trimotos), ello podemos verlo en el la tabla 4.

**Tabla 4**

*Crecimiento de importaciones de vehículos ligeros eléctricos (Scooter, Bicimotos, trimotos).*

<b>Enero - Abril 2018</b>		
<b>Vehículos ligeros eléctricos</b>	<b>Valor CIF - USD</b>	<b>Cantidad en unidades</b>
<b>Total general</b>	381 466	1 220
<b>Enero - Abril 2019</b>		
<b>Vehículos ligeros eléctricos</b>	<b>Valor CIF - USD</b>	<b>Cantidad en unidades</b>
<b>Total general</b>	3 581 593	10 550

*Nota: Adaptado de Cámara de Comercio de Lima (2019).*

En tal sentido, se cuestiona las razones del incremento del uso de tal medio de transporte donde Isla (2019) alude su respuesta al deseo del cambio de ritmo de la movilidad urbana, haciendo que VMP generen una brecha legal y normativa antes que las autoridades correspondientes sepan subsanarlas. Dicho deseo según el diario El economista (2019) se debe a la búsqueda de una “solución sustentable para el problema del transporte de puerta a puerta, permitiendo a las personas moverse en sus ciudades de una manera accesible y conveniente, reduciendo el tiempo de llegada a su destino hasta en un 20% en horas de alto tráfico.”

#### **2.2.3.4. Bicimotos y motocicletas**

El peruano (2009) los define como vehículos automotores menores, cuyo traslado es sostenido por un motor y cuya cantidad de ruedas es entre 2 o 3. De acuerdo al ministerio de transportes y comunicaciones (2019) excluye a las ciclovías y veredas como vías autorizadas para su traslado y lo limita únicamente a vías públicas terrestres.

#### **2.2.3. Uso de ciclovías para peatones**

Las personas tienen como principal medio de interacción y lugar de desarrollo de tráfico a la vía pública (Ministerio de transportes y comunicaciones, 2017),

como actores principales se encuentran regidos bajo una normativa que resguarda su comportamiento y las actividades que desea ejecutar. En tal sentido, es de conocer popular que existen usuarios que utilizan la vía con la finalidad de desplazarse, como también otros con el deseo de realizar actividades de esparcimiento.

Los usuarios se pueden clasificar según el medio de transporte que usan, existen: los peatones, ciclistas, automovilistas, pasajeros, etc. (Creando conciencia, 2015); los cuales tienen que encontrar un sistema ideal de convivencia por la “necesidad de compartir un espacio, por lo tanto, nuestros derechos a ocupar y usar ese espacio están condicionado por los derechos de los demás para utilizar el mismo espacio.” (Ministerio del Interior España, 2018, pp. 03) es decir, que debemos de acogernos a la normativa vigente de la vía para el uso adecuado respetando los espacios determinados para cada tipo de usuario.

Sin embargo, nuestro sistema de infraestructura vial actualmente se encuentra en déficit, puesto que, las nuevas tendencias de uso de la vía pública están en crecimiento, sobre todo en el rubro de ocio y deportivo en razón de que la “práctica deportiva en los espacios públicos contribuye a convertirlos en un lugar de encuentro y convivencia, a la vez que incide positivamente en la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas” (Ayuntamiento de Barcelona, 2003, p. 78). En concordancia a ello, tales actividades demandan la óptima implementación de la vía pública según el uso que se le dé.

Las ciclovías son redes que son utilizadas para actividades de ocio y deporte, el ciclismo es el principal y más común; sin embargo, en el Perú dada la

inexistencia de una vía específica para realizar running, actividad de carrera continua en la que una persona se mueve a una velocidad mayor a la de andar y que suele realizarse en el aire libre (Cuidateplus, 2020), los corredores se han apoderado de vías como la acera, la calzada y en especial de las ciclovías y sus similares. Entonces, nos encontramos en la circunstancia donde grupo social en la búsqueda de realizar sus actividades, se adecua a las situaciones de carencia transgrediendo la normativa vial al ocupar la ciclovía.

Además, si bien es cierto que muchas de las vías públicas tienen elementos de infraestructura exclusivo para el ocio y deporte como son las paradas deportivas donde podremos encontrar aparatos empotrados para la ejercitación de diferentes partes de nuestro cuerpo. Algunas de las ciclovías tienen en su trayecto las paradas de ejercitación adyacentes a la vía, donde muchos de los usuarios buscan realizar el Street Workout, este consiste en la práctica de calistenia y la posibilidad de alcanzar la salud ideal en cuerpo y mente teniendo como escenario parques, calles y en general la vía pública (Bars, 2013). En tal sentido, Puig (2006, pp. 83) divide los escenarios en “(...) los puntos de permanencia (lugares donde se da el punto de encuentro de una o varias redes) y los puntos de movilidad (circuitos para acceder a los puntos de permanencia dentro del espacio)” donde la ciclovía se categorizaría como un punto de movilidad y las paradas deportivas la realizar el Street Workout como un punto de permanencia.

## 2.2.4. Conflictos e inconvenientes en la ciclovía

### 2.2.4.1. Conflictos de uso

Si bien se ha definido a la ciclovía como la vía físicamente separada de la calzada o acera utilizada exclusivamente por ciclistas (El peruano, 2020), muchas veces encontramos situaciones donde se transgreden las normas de tránsito y otros usuarios transitan por las ciclovías. Una situación cotidiana es cuando los vehículos motorizados invaden las ciclovías ubicadas en la calzada, muchas veces con la finalidad de evitar el tráfico o como estacionamiento (Capital, 2018). En tal sentido, UCI Noticias (2020) afirma que la municipalidad de Lima impondrá una sanción económica a los vehículos que no cumplan con lo establecido. Por otro lado, los peatones son otros de los usuarios que incumplen con lo establecido por la normativa vehicular; en el afán por realizar sus actividades de ocio y movilización ocupan el carril de las bicicletas para correr, trotar o simplemente caminar (Nostalgia, 2019).

Es importante tener en cuenta el material de segregación que tiene la ciclovía, puesto que, el tipo de infraestructura dependerá de ello y su ubicación en la calle (SERVIU METROPOLITANO, 2020). De esta manera, podremos identificar al tipo usuario que transgrede la normativa invadiendo la vía; es común que en una ciclovía ubicada en la calzada con segregación única de líneas pintadas o elementos de canalización vial sean los vehículos motorizados y peatones los infractores. Mientras que en una ciclovía con segregación de elementos mobiliarios urbanos o paisajísticos, donde la infraestructura señala de forma evidente el espacio circulatorio para los ciclistas y conductores de vehículo

motorizado (Instituto MAPFRE, 2004), son los peatones los usuarios infractores que invaden la ciclovía.

La coyuntura nacional hace que se encuentren dos diferentes situaciones que suelen suceder, la primera es de invasión consciente de la ciclovía y la otra donde el usuario transgrede de la normativa de forma inconsciente por desconocimiento de esta. A la vez ambas tendrán diferentes usuarios que intervengan en las circunstancias explicadas, el primer serán los vehículos motorizados y la segunda a los peatones. Tales circunstancias pueden ser el producto de la diferente regulación del cumplimiento de las normas; el caso donde un automóvil invade la ciclovía se controla mucho más que cuando un peatón lo hace, todo lo contrario, en la mayoría de casos se normaliza tal situación. Por ende, la población transeúnte crea una norma ficticia y la asimila como real, donde los peatones también son usuarios de las ciclovías. Por lo tanto, la ciclovía se asimila por el común social como una vía de uso común donde los peatones buscan hacer respetar sus derechos a transitar por la ciclovía como usuarios oficiales, creándose la rivalidad entre ciclistas y peatones para utilizar la ciclovía con comodidad.

Las invasiones a las que se somete la ciclovía son de gran influencia para determinar el tránsito de los ciclistas; la intervención abrupta, bloqueo, diferencia de velocidades o variabilidad de peso entre las diferentes tipologías de usuarios, pueden causar muchas veces colisiones y dejar a más de una persona con lesiones graves o leves (Instituto MAPFRE, 2004). Por ello, la transitabilidad disminuye causando conflictos para usar la ciclovía entre los diferentes usuarios; Silva (2007, pp. 48) alude que los conflictos para el uso de la vía pública “dificultan la

posibilidad de hacer compatible el goce de un conjunto de derechos entre sí, de los actores involucrados y el resto de la sociedad”.

#### **2.2.4.2. Falta de señalización**

Una ciclovia apropiada requiere considerar aspectos como: la implementación de pavimentos adecuados, sistemas de señalización, semaforización, etc. Entre ellos, es importante el estudio de la inserción de señales, tanto horizontales como verticales en zonas estratégicas de la vía, ya que “la señalización de una vía es la que nos posibilita de alguna manera controlar, informar y prevenir sobre las diferentes adversidades y posibilidades que se van presentando a lo largo del trayecto” (Haro, 2015).

Sin embargo, existen ciclovías que no poseen sistemas de señalización; o en caso contrario las conservan en completo deterioro. Lo último, puede ser ocasionado por el hombre, industrias, e inclusive, por los microorganismos en el aire; estos generan deterioros en pinturas y originan la corrosión de metales (Stetzenbach, 1997, como se citó en Observatorio Medioambiental, 2002).

En ese sentido, la falta de señalización apropiada como, marcas longitudinales, señales de advertencia, de información y de regulación; son las causantes de una serie de inconvenientes. Por ejemplo; por un lado, la falta de conocimiento sobre qué usuario tiene prioridad en la vía, ocasiona riesgos de accidentes, y esto se eleva de manera significativa cuando hay carencia de señales apropiadas en intersecciones donde concurren peatones, ciclistas y vehículos. Por otro lado, psicológicamente, la falta de señalización genera que los usuarios se sientan vulnerables a experimentar algún tipo de accidente en la vía, y esto de la misma manera se eleva cuando el usuario es nuevo al transitar en la vía. (Canchari, 2020).

En síntesis, es fundamental la implementación de señalizaciones en la ciclovía, ya que reduce los riesgos a sufrir un accidente y eleva la comodidad de los usuarios disminuyendo su vulnerabilidad. Además, es necesario implementar las señalizaciones de manera equilibrada, porque el sobrecargar la vía con excesiva información, origina contaminación visual, lo cual impide la concentración de los usuarios; en contraste, mostrar reducida información, convierte la vía insegura. (Haro, 2015).



*Figura 6: Señales de advertencia o prevención*

*Fuente: Uvidia (2014)*

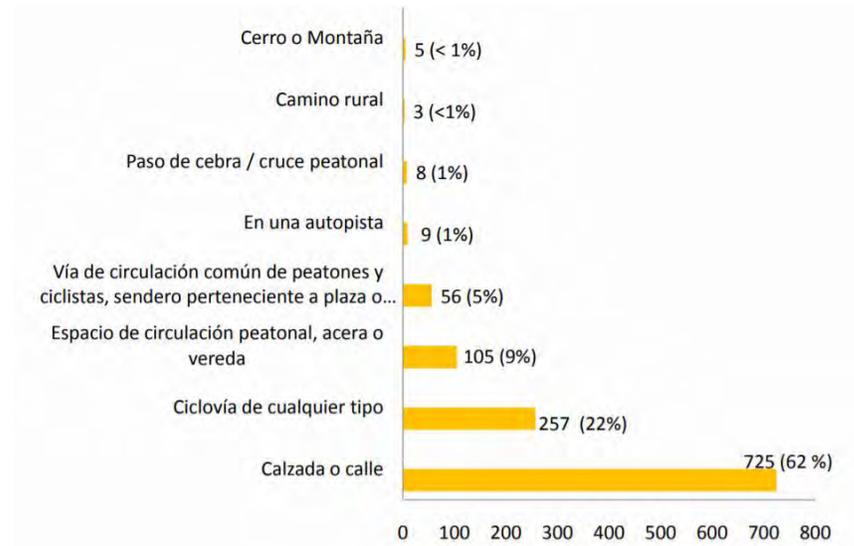
### 2.2.5. Inseguridad en la ciclovía

Para explicar la definición de inseguridad en la ciclovía, es necesario conocer los términos que lo componen. Si bien antes se ha definido a la ciclovía como vía exclusiva para usuarios que tienen como medio de transporte a la bicicleta (EcuRed, 2015), ahora se puede desestimar la afirmación contrastando con la realidad; el uso de la ciclovía se ha diversificado, actualmente existen muchos tipos de usuarios que transitan a través de ella, y por ende que también se encuentran expuestos a la inseguridad.

La inseguridad se define como la falta de seguridad, es decir, la implicancia de presencia de peligro, daño o riesgo (RAE, 2020); en tal sentido existen diversas formas en las que hace su presencia, una de las principales es la inseguridad vial; esta “atañe al ciudadano en general y lo convierte en un ser cercado, limitado en su libertad, autovigilado, temeroso y en constante sensación de acoso” (García, Ocanto, Barbosa, Salinas, Cousinet, Georgi, Puebla, Díaz, Diblas; 2005, pp. 3). Los accidentes de tránsito son la clara expresión de una sociedad donde existe la inseguridad vial, según Abad (2008), la accidentalidad vial se debe a la ausencia organización del transporte y por ende la inexistencia de seguridad.

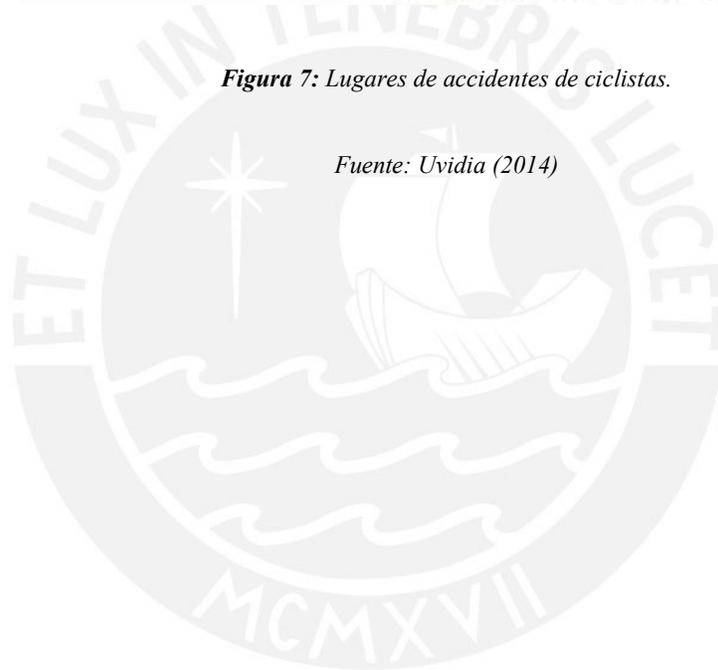
Entonces, la inseguridad en la ciclovía involucra a ocurrencia de incidentes negativos producidos por agentes externos que ponen en riesgo la salud de los usuarios, los principales factores que incitan a la inseguridad son la ocurrencia de accidentes y la delincuencia.

Los accidentes que se generan en la ciclovía tienen como actores a diferentes tipos de usuarios, los más usuales son los automovilistas, peatones y a los mismos ciclistas. Pese a que esta infraestructura sea una medida para poder reducir la cantidad de accidentes (Biancani, 2020), se ha generado la ocurrencia de incidentes en esta vía llegando a ser al segundo lugar más frecuente de accidentes de ciclistas (Centro de Bicicultura, 2019) (figura 7); la colisión entre ciclistas – automóviles, ciclistas – peatones, por acción del mismo ciclista y por deficiencias en la ciclovía, son las razones para la ocurrencia de estos.



**Figura 7:** Lugares de accidentes de ciclistas.

*Fuente: Uvidia (2014)*





## **CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA**

### **3.1. Diseño de la investigación**

Se entiende como la forma de abordaje que es usado en el proceso de investigación; en una investigación de enfoque cualitativo, lo cual será mencionado en el siguiente inciso, el diseño nunca será igual a otro, este está enlazado al contexto estudiado y por ende resulta particular.

Los tipos de diseños existentes se enlazan debido a que muchos de los elementos y etapas pueden ser usados por otros, de ahí se entiende su carácter liberal para crear un diseño particular para cada investigación. Sin embargo, Babbie (2014), Creswell (2013), Savin-Baden y Major (2013), Mertens (2010), y Wiersma y Jurs (2008) crean la tipografía más reciente y común de la cual nos basamos para identificar el diseño del cual se guiará la presente investigación.

El diseño escogido es el fenomenológico, puesto que, se planea estudiar e interpretar las experiencias de los entes sociales frente a un acontecimiento o problema existente (Hernández, 2014, p. 493). Este tipo de investigación investiga, explica y concibe las características comunes entre los individuos acorde a sus experiencias propias de un particular evento (Creswell, 2013b; Wertz et al., 2011). Entonces, comprendemos que se encuentra ligado cercanamente a las percepciones, sentimientos y emociones que tiene cada individuo.

### **3.2. Enfoque de la investigación**

La investigación tendrá un enfoque cualitativo, dado que, se enfocará en entender el fenómeno y, se propondrá como medio de entendimiento a la interpretación para dar sentido a los datos recopilados, contestar a las preguntas de investigación y corroborar o desmentir la hipótesis planteada (Hernández, 2014). La investigación cualitativa toma como objeto de estudio a su entorno natural y lo pretende interpretar a través conceptos ganados de la experiencia propia (Álvarez-Gayou et al, 2014).

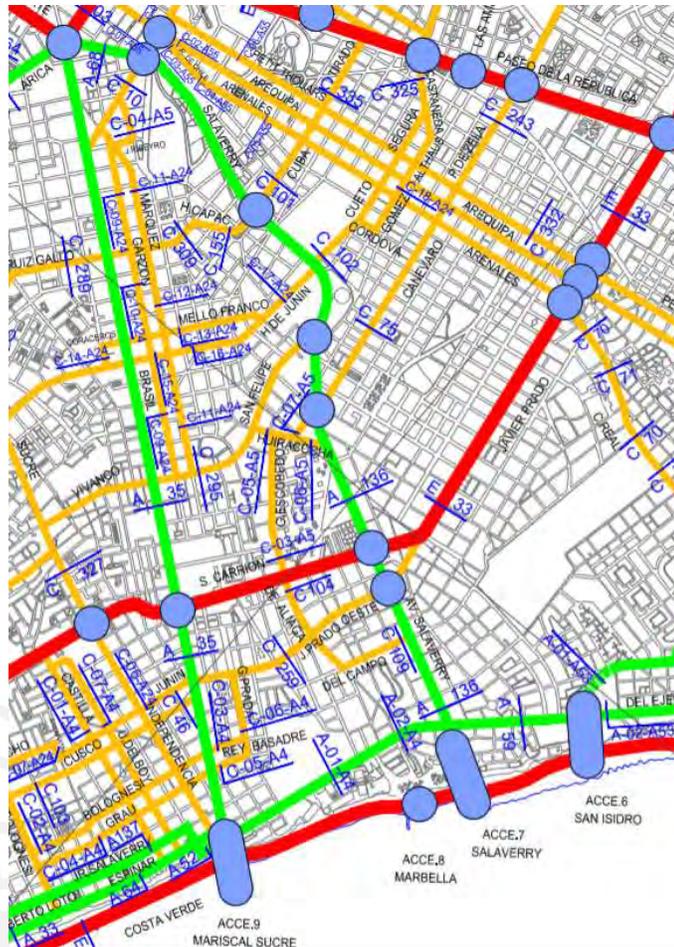
Asimismo, se reafirma el enfoque cualitativo, al hacer uso de entrevistas a profundidad como instrumento de estudio y, de esta manera, responder a las preguntas de investigación; dado que, las entrevistas son objeto natural de una investigación cualitativa exploratoria.

### **3.3. Área de estudio**

El área de estudio será la ciclo vía de la Avenida Salaverry, y abarca desde la primera cuadra hasta la vigésima octava.

#### **3.3.1. La ciclo vía de la avenida Salaverry**

La ciclo vía de la avenida Salaverry es una infraestructura de tipo vial ubicada en Lima - Perú que tiene 38 cuadras de extensión abarcando los distritos de Lima Cercado, Jesús María, Magdalena del Mar y San Isidro (Loayza, Primo, 2018). Es de tipo bidireccional por ubicarse en una vía categorizada como arterial y por ende de gran afluencia (Sistema vial Metropolitano de Lima, 1999).



*Figura 8: Plano de tipos de vías principales en Lima Metropolitana.*

*Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (2017)*

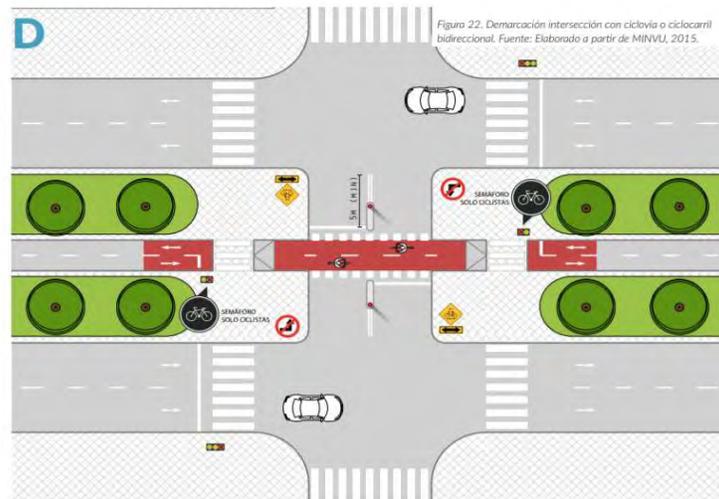
La Avenida Salaverry tiene como elemento de segregación una gran extensión de área verde en los lados de la ciclovía que cumple un fin paisajista y a la vez brinda de protección contra vehículos motorizados, puesto que además de un sardinel separador que bordea el área verde, en algunos tramos de la avenida tiene una reja que cubre exteriormente a la ciclovía y área verde. Tales detalles son concretados de acuerdo al criterio de cada profesional y siguiendo la viabilidad en temas de economía, espacio y diseño.



**Figura 9:** Diseño de una vía arterial con ciclovía central.

Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (2017)

Dentro de las intersecciones típicas, se identifican el tipo de conexión de ciclovía con separador central, líneas abajo se mostrará la representación en la figura 10; la ruta se encuentra pintada siguiendo el ancho libre de la ciclovía de color verde, y en lugar del rojo además de algunas variaciones extra que van en cuanto del criterio del responsable, lleva las líneas blancas.



**Figura 10:** Diseño de cruce en intersección para una ciclovía central.

*Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (2017).*

En la Avenida Salaverry encontramos señalización vertical de pictogramas de bicicleta (señalización reglamentaria) en la mayoría de sus esquinas o intersecciones; y como señalización horizontal se tiene el diseño pintado para una vía bidireccional con línea discontinua que indica el flujo para cada carril con una flecha junto con el pictograma de una bicicleta pintada de blanco. Las cruces son marcados con una franja de color verde constante que tienen dos cuadrados de 0.5x0.5 m paralelos en cada lado separados cada 0.5 m.

En la ciclovía encontramos semáforos independientes para bicicletas con luces de color rojo y verde en cada lado de las intersecciones dispersas en cada cuadra con pocas excepciones de algunas. Pese a que muchos de estos equipos no se encuentran en un buen estado por la poca luminosidad que emiten, la mayoría cumplen su función.

En cuanto al material escogido para la pista de la ciclovía se trata del concreto asfáltico, este es un material compuesto flexible que tiene un tiempo de vida de 10 a 15 años y requieren un mantenimiento constante (Betances, 2013).

Por otro lado, en la avenida Salaverry analizada se encuentran pequeñas áreas deportivas e infraestructura de descanso (asientos de concreto y similares) ubicadas en diferentes partes de la ciclovía y distribuyéndose en por lo menos uno por cuadra. Esto sirve de área de esparcimiento para las personas que salen a hacer actividades de ocio en la vía pública; de la misma manera las estaciones deportivas son utilizadas por muchos usuarios, entre estos encontramos a ciclistas y peatones.

En cuanto a ciclo parqueaderos, en la parte de la avenida Salaverry que se analiza no se encontró ninguno de este tipo de elementos inicialmente, no obstante, con el nuevo mantenimiento dado en 2020-2021, se construyeron algunos en forma de U invertida a lado de las paradas deportivas. Además, pero si existe uno en la cuadra 38 (final de la avenida) en el parque de la Pera – San Isidro. Dicho elemento forma parte del parque antes mencionado y se encuentra dentro de la jurisdicción de la municipalidad de San Isidro, a diferencia de la ciclovía de la que se encarga la municipalidad Metropolitana.

#### **3.4. Población, muestra y muestreo**

La población a tratar, serán principalmente los ciclistas que utilizan la ciclovía avenida Salaverry, y en complemento de información también se tomará en cuenta a los otros usuarios frecuentan la ciclovía (peatones, Scooter, corredores, bicimotos y skaters) como población secundaria.

La muestra a tomar será de 8 ciclistas que transitan por la avenida Salaverry, dado las condiciones actuales de pandemia debido al COVID-19 se ha minimizado la cantidad de la muestra, puesto que, la tendencia de muchos de los ciclistas mantener la distancia de otras personas y por ende evitan mantener conversaciones en la vía pública.

El muestreo deseado a utilizar es uno probabilístico de clase aleatoria simple; sin embargo, por el contexto actual podría ser complicado efectuarlo, por ello, podría darse también uno no probabilístico de clase intensional o deliberado.

#### **3.5. Técnica e instrumento de recolección de datos**

Las técnicas a utilizar serán el análisis de contenido, ello en concordancia con el diseño de investigación propuesto. Para lo cual, se emplearán como instrumento de recolección de datos

a las encuestas con preguntas estructuradas, las cuales serán respondidas por los ciclistas de la manera más espontánea posible, buscando lograrse un promedio de duración por entrevista de 40 minutos. Estas serán grabadas como evidencia primordial de sus experiencias. Seguidamente serán transcritas para poder emplear el análisis de contenido y como instrumento se podrá emplear a las categorías o al sistema de códigos.

### **3.6. Herramientas para procesar los datos**

Se usarán herramientas gráficas probabilísticas como barras de datos, histogramas, el pastel, etc. Así como programas básicos de ofimática de Microsoft Office como Word, Excel y Power Point. Una vez transcrita cada entrevista en un documento de texto se procederá a la categorización y codificación, para ello se hará uso del programa Atlas. Ti 9, ya que permitirá crear de manera más sencilla la matriz de relaciones entre categorías de análisis. Por último, también se introdujo cuadros de doble entrada, para ayudar en la parte organizacional y visual.



**CAPÍTULO 4: ANALISIS Y  
PROCESAMIENTO DE DATOS**

#### 4.1. Análisis de datos:

Como paso inicial para el proceso de análisis de las entrevistas se realizó la categorización de conceptos, donde se extrajeron y agruparon ciertos fragmentos de las entrevistas de acuerdo al campo semántico que abarcan. Además, “cuando se define una categoría, es necesario comenzar a clarificar sus relaciones con los otros conceptos” (Seid, 2016, p. 13). Para ello, se tuvo que transcribir cada una de las entrevistas para luego identificar las categorías conceptuales y, con el uso del programa Atlas.ti 9, vincularlos con los fragmentos que lo evidencian. Seguidamente, se establece que la relevancia de cada categoría dependerá de la recurrencia temática que se encontró en cada entrevista utilizando el programa mencionado. Es decir, una categoría es más relevante cuando tenga más cantidad de citas. A continuación, se mostrará un cuadro con la cantidad de citas por categoría para cada entrevistado.

**Tabla 5**

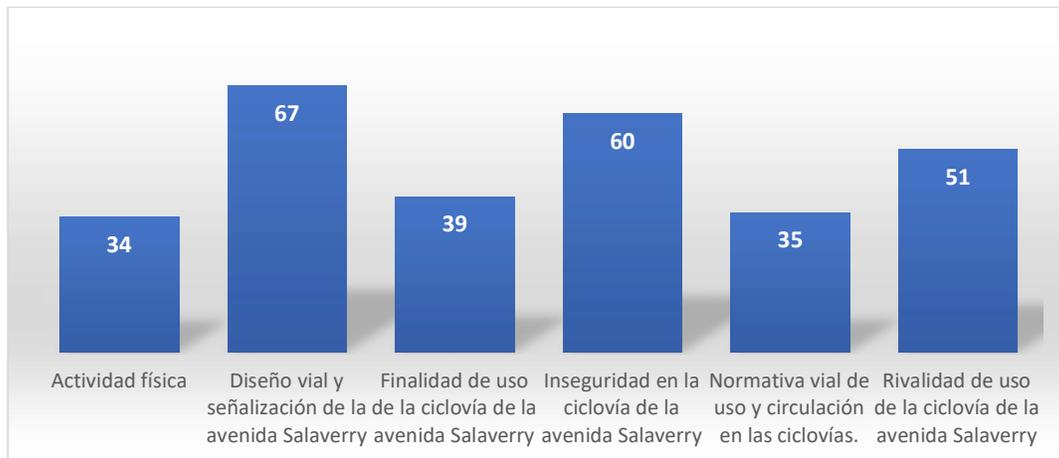
*Conteo de citas según la categoría en las entrevistas a profundidad.*

	Actividad física	Diseño vial y señalización de la ciclovia avenida Salaverry	Finalidad de uso de la ciclovia de la avenida Salaverry	Inseguridad en la ciclovia de la avenida Salaverry	Normativa vial de uso y circulación en las ciclovias.	Rivalidad de uso de la ciclovia de la avenida Salaverry
Entrevistado 1 - E1	2	9	5	13	4	6
Entrevistado 2 - E2	5	7	9	4	2	9
Entrevistado 3 - E3	4	5	2	5	4	6
Entrevistado 4 - E4	4	6	6	2	6	8
Entrevistado 5 - E5	4	7	5	7	3	4
Entrevistado 6 - E6	4	13	7	9	6	5
Entrevistado 7 - E7	7	9	4	14	6	10
Entrevistado 8 - E8	4	11	1	6	4	3
<b>Sub total</b>	<b>34</b>	<b>67</b>	<b>39</b>	<b>60</b>	<b>35</b>	<b>51</b>
<b>Porcentajes</b>	<b>11.89%</b>	<b>23.43%</b>	<b>13.64%</b>	<b>20.98%</b>	<b>12.24%</b>	<b>17.83%</b>

*Nota: Fuente Propia (2022).*

De la gráfica, se puede observar que la categoría con mayor recurrencia es diseño vial y señalización de la avenida Salaverry con 67 citas, siendo un 23.43% del total; no obstante, los valores de las categorías seguidas son relativamente cercanas, la inseguridad en la ciclovia de la avenida Salaverry tiene 60 citas con un valor porcentual de 20.98% y la rivalidad de uso de la avenida Salaverry es citada 51 veces teniendo un porcentaje de 17.83%. Por otro lado, se evidencia que las otras 3 categorías son notoriamente menores, encontrándose debajo de 40

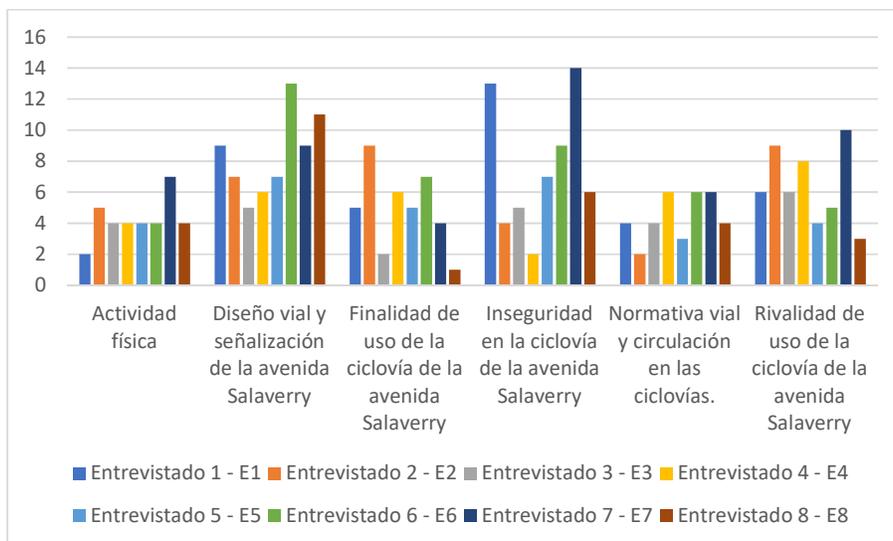
citas, por lo que se entiende que la recurrencia que dichos temas son menos usuales en las entrevistas realizadas. Seguidamente se mostrará un gráfico de barras con el recuento de citas totales por categoría.



**Figura 11:** Diagrama de barras de categorización para las entrevistas a profundidad.

*Fuente: Propia (2022)*

Es necesario destacar la relevancia de este capítulo del trabajo de investigación, puesto que es el eje central de donde derivaran las conclusiones y recomendaciones; en tal sentido, se pasará a la fundamentación de cada categoría creada apoyándonos de las citas, es decir, ensamblar de nuevo los elementos diferenciados en el proceso analítico para reconstruir un todo estructurado y significativo” (Rodríguez, Gómez et. al., 1996, p. 213).



**Figura 12:** Diagrama de barras de categorización por entrevistado.

*Fuente: Propia (2022)*

En la figura anterior se ha realizado un análisis de la incidencia de cada uno de los ítems para cada entrevistado, y como hecho relevante se puede observar que el aspecto más controvertido es el de la Inseguridad Vial, ya que es el más disparejo, el que menos indiferencia refleja en los usuarios de la vía, ya que muestra tanto los valores elevados como valores bajos, pero ninguno igual. No así el aspecto de la Actividad Física o la Normativa Vial, que muestra unos resultados parejos y similares entre sí, siendo casi unánime la percepción por los usuarios.

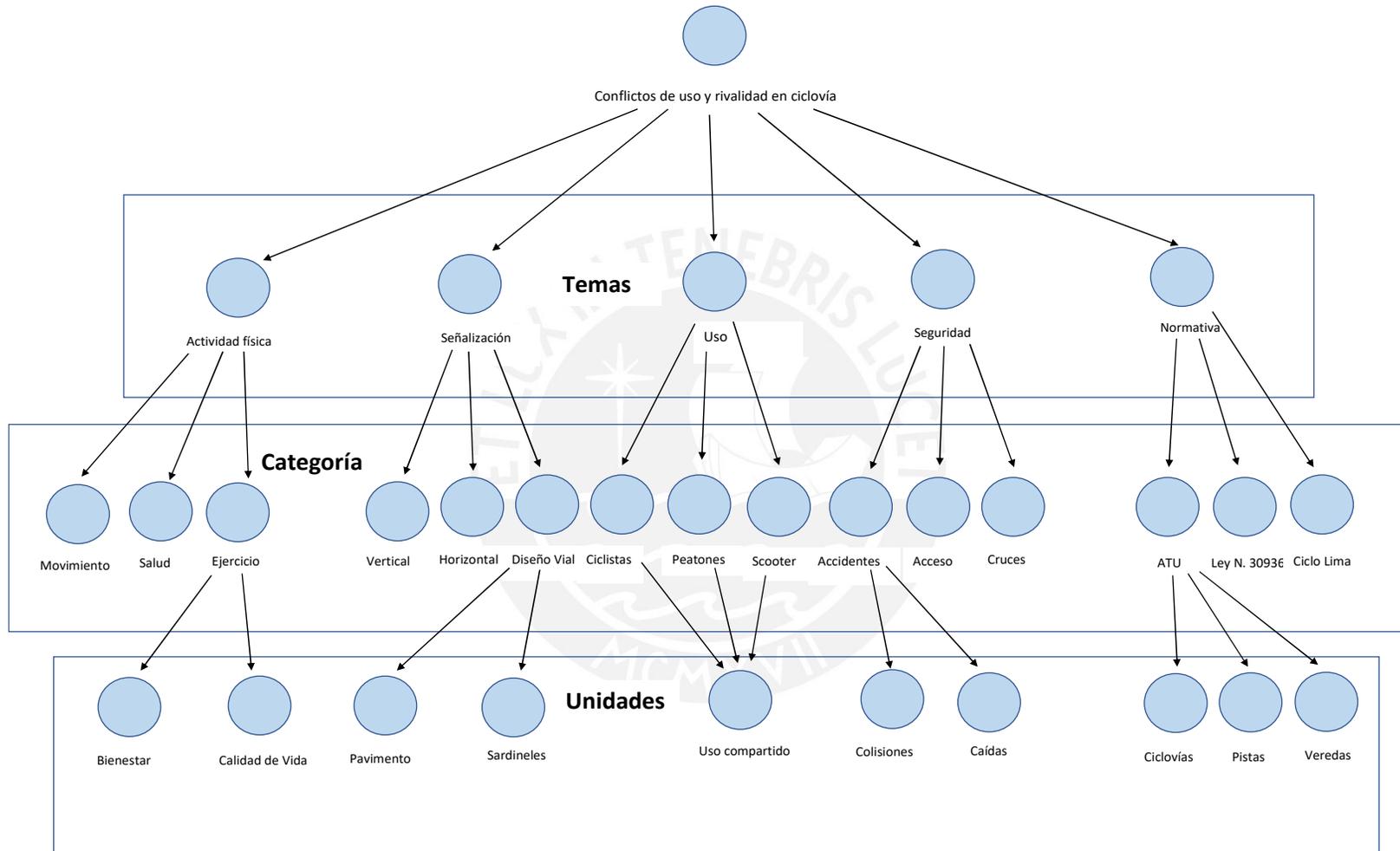


Figura 13: Diagrama de división temática, de unidades y de categorización

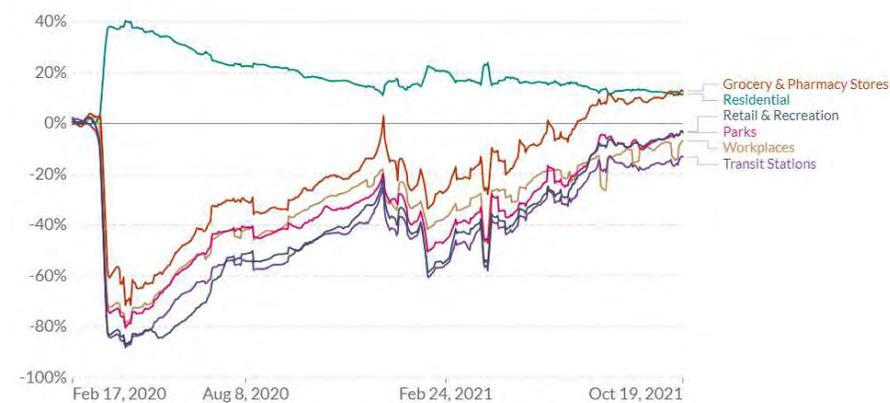
Fuente: Propia (2022)

#### 4.1.1. Actividad física

Con relación a la conducta física del ser humano, se ha denotado desde los inicios evolutivos de nuestra especie, al movimiento como necesidad básica y facultad destacable. Considerando que, la organización mundial de la salud lo define como “cualquier movimiento corporal producido por los músculos esqueléticos, con el consiguiente consumo de energía” (OMS, 2020). A lo largo del día se tendrán variadas actividades físicas, ello variará de acuerdo a cada tipo de vida del individuo, no obstante, las más comunes son: caminar, hacer ejercicio, correr, manejar bicicleta, etc. Además, se ha demostrado que realizar actividades físicas en forma regular es beneficioso para la salud, la organización panamericana de salud (2019) se puede enlazar a la noción de salud y calidad de vida, y que el provecho destacado que trae biológico, psicosocial y cognitivamente, es establecerse como protección preventiva contra las enfermedades crónicas.

Sin embargo, numerosos reportes de estudios tienen como resultado que en todos los grupos de edad existe bajo porcentaje de población que realiza actividad física de forma recurrente (Serrato, 2003). Ello resulta alarmante teniendo en cuenta que los resultados aluden a la sociedad antes de la pandemia por COVID-19, donde se instauró cuarentena o confinamiento total en la mayoría de lugares, incitando a la disminución de actividad física y en el peor de los casos al sedentarismo. Según Fitbit (2020), que logró monitorizar a través del uso de dispositivos móviles, se redujeron en un 38% los niveles de actividad física en tan solo una semana de confinamiento. Asimismo, el reporte de cambios de movilidad de Google (2022) alude que, hasta 22 de octubre del 2021, en la provincia de Lima, se redujo la actividad física relacionada con el ocio y parques

en 11% y 16% respectivamente, mientras que, en zonas residenciales aumentó en 15%. En el siguiente gráfico se detalla de mejor manera la variación de actividad física en Perú.



**Figura 14:** Diagrama de reporte de cambios de movilidad.

*Fuente: Google (2021)*

Entonces, se comprende que la cotidianidad de día a día de las personas cambió radicalmente; no obstante, con el pasar del tiempo y en búsqueda de la reactivación económica, se instauró una nueva realidad donde se intentó retomar las actividades cotidianas con las medidas sanitarias adecuadas. Ello orientó a las personas a buscar diferentes formas de moverse evitando el contacto con los demás, lo que llevó a que muchos recurran a otros medios de transporte alternativos como la bicicleta. Si bien es cierto, este es el instrumento mediante el cual solo una persona se puede trasladar de un lugar a otro y al mismo tiempo realizar una actividad física provechosa para la salud; además, la característica más provechosa en la actualidad es que es de uso personal. En provecho de ello, muchos usuarios optaron por este medio de transporte para llegar a sus trabajos, visitar a familiares, etc. Evidencia de ello Cortez, (2020) menciona que existe un

aumento de ventas online de productos de ciclismo en 284% de acuerdo al portal de comercio electrónico Mercado Libre. Tal es el caso que, el entrevistado Chapasa E4 comenta:

*“yo empiezo a usar la bicicleta, como te comentaba, más que todo por la pandemia en el día a día (...)”.*

Ello haciendo referencia al uso cotidiano de bicicleta para trasladarse al trabajo y con un fin de esparcimiento, informa que ya *“agarro el ritmo”* para movilizarse y que en un futuro quiere ampliar la gama de utilidades de este instrumento. De la misma manera el entrevistado Ksan E7 refiere:

*“(...) fue en pandemia. Ya que no me quería subir a los buses para evitar contagios y eso, gracias a dios hasta ahora sigo invicto del COVID (...)”.*

Donde indica que incrementó el uso de la bicicleta para resguardar su salud frente a una enfermedad que se contagia fácilmente.

Por otro lado, existe otro tipo de usuario que ya era frecuente en el uso de la bicicleta desde antes de la pandemia por el COVID-19, los cuales están aprovechando las nuevas políticas de promoción e incentivo del uso de la bicicleta que hacen los organismos gubernamentales, ya que, por ello *“Lima está reforzando su infraestructura ciclista con cerca de 50 km de carriles de emergencia y espacio adicional de estacionamiento para bicicletas”* (World health organization, 2020, p. 1). Este es el caso de la entrevistada Leyla E2, quien menciona que:

*“Soy una persona que se moviliza mucho en bicicleta literal yo no salgo si es que no estoy en bici así sea el trabajo, la oficina sea reuniones y los fines de semana se aprovechan para hacer en sí ciclismo (...) antes de pandemia si también, o sea siempre lo he hecho, pero ahorita es como que le veo los puntos a favor que tiene en irme en bici”*

De lo cual se entiende que, la entrevistada tiene experiencia en el ciclismo urbano y ha hecho de la bicicleta su principal medio de transporte dentro de Lima, asimismo, se comprende que está sometida a alta actividad física de forma frecuente con diferentes fines como: transporte, ocio, deporte, etc.

#### **4.1.2. Diseño vial y señalización**

La cultura del diseño en el ámbito constructivo es ampliamente conocido y practicado en la actualidad, es el ápice de un proyecto de ingeniería que permite al especialista brindarle el óptimo nivel de seguridad que estipula la normativa. Entonces, el diseño vial se concebirá en busca de la movilización segura de las personas que se desplaza por diferentes medios, sea en forma peatonal, por medio de transporte motorizado o no motorizado. En tal sentido, nos encontramos frente a una variedad de usuarios solicitantes de un canal de movilización. Sin embargo, con el paso del tiempo la sociedad ha sido testigo de la preferente inclinación que se ha tenido frente a un tipo de usuario mucho más que hacia otros, los automóviles (Hurtado, 2004, p. 39); ello pudiendo ser debido a la diferenciada mayor cantidad que tienen frente a los demás usuarios.

Para el caso, el diseño general de la ciclovía de la Avenida Salaverry resulta ser diferente a las demás, se encuentra en medio de la pista y tiene como elemento de segregación a jardines con árboles en cada lado; además en algunas partes de la

ciclovía hay una reja en el borde. En razón a ello, los ciclistas se sienten seguros al encontrarse alejados de los automóviles y los posibles choques que pudiesen tener con estos; asimismo, el paisaje vegetal transmite un entorno de calma y comodidad al ciclista. En tal sentido, el entrevistado Alejandro E6 alude:

*“(…) no hay tantos bocinazos, los árboles te dan sombra, pero no te causa frío y el mismo hecho de que haya área verde te relaja, de hecho, es muy relajante pasar con la bici por la Avenida Salaverry.”*

Por otro lado, los usuarios que conocen la ciclovía desde hace ya un tiempo considerable llevaban tiempo señalando su incomodidad con respecto al estado de la pista, puesto que esta debido a múltiples factores se encontraba con grietas y agujeros. En congruencia a ello, la entrevistada 2 señala “en vez de ciclovía parecería ciclo hueco, porque los árboles cada cierto tiempo las raíces crecen a cierto nivel y pues todo Salaverry está lleno de árboles se va creciendo el arbolito y destruyendo lo que es la vía”.

Por ello, y en razón al aumento de ciclistas, la municipalidad de Lima ejecutó el plan de implementación, construcción y mantenimiento de ciclovías 2020-2021, donde para la avenida Salaverry se planteó el cambio de pavimento asfáltico, veredas, sardineles y rampas, con lo que subsanaría la deficiencia mostrada.

El mantenimiento mencionado terminó sus trabajos en abril del 2021, de esta manera se pudieron evidenciar los cambios y hacer las observaciones correspondientes, es así que el entrevistado Frank E3 menciona:

*“yo la verdad pensé que iban ampliar el espacio de la ciclovía, pero al final mantuvieron la distancia y bueno en parte es bueno porque hay*

*más vegetación, pero yo siento que ha sido una obra que no ha trascendido mucho”;*

Este aspecto fue negativo e indicaba que no son notorios los cambios realizados.



**Figura 15:** Pista pavimento restaurada de la ciclovia de la Av. Salaverry en el 2020 – 2021

*Fuente: Propia (2022)*

Teniendo otro enfoque del diseño vial y aplicando al concepto de vía de uso compartido, como anteriormente la ciclovia de Salaverry es empleada actualmente como una vía de uso común, ya que no solo los ciclistas se trasladan a través de esta. Entonces, se cuestiona si el actual diseño de la ciclovia podría ser eficiente para ser utilizado como de vía compartida, ante ello, los entrevistados sostienen que no sería factible tal situación sin realizar cambios en la ciclovia. Modificaciones en la señalización y la infraestructura vial podrían lograr la adaptación de la ciclovia como una de uso común, ya que de esta manera se minimizaría los conflictos de rivalidad entre los usuarios.

El entrevistado Nel E1 alude acerca del ancho libre de vía:

*“(…) tendrías que ver como dividir uno para una persona que va a correr, y otros para una persona que va a utilizar la bicicleta, entonces serían 3 y 3 carriles, no alcanzaría (…) si de hecho que hay señales y todo eso sería chévere, pero si no se amplía, no sé qué tanto ayudaría”*

Se entiende que para lograr lo planteado se debería de cambiar la infraestructura vial, es decir, modificaciones en el diseño vial.

De la misma manera, hay algunos que también se encuentran dispuestos a compartir la ciclovía únicamente con los corredores sin algún cambio físico más que el uso de ropa reflectiva y desplazarse por una parte específica de la ciclovía, el entrevistado Ksan E7 refiere que:

*“los que corren si por qué están haciendo deporte, pero deberían usar ropa reflectiva para que se le pueda ver de lejos y, obviamente deberían correr al medio porque el medio hay como que una raya”*

El entrevistado Luis Mateo E8 menciona que dadas las condiciones actuales la solución no está en un cambio físico como tal, sino en uno de actitud:

*“un poco más tolerancia ayudaría más a ambas partes. Primero orientar a las personas, decir al peatón que por favor vaya por las veredas, pero si no van a ir por la ciclovía, mínimo tener el debido cuidado”.*

En tal sentido, de este elemento dependen las vidas de los transeúntes, ya que funciona desde el sentido de seguridad y prevención. Al adentrarnos en el concepto de señalización, se mencionó anteriormente que existe señalización

horizontal y vertical, en donde ambos tipos ganan relevancia al acoplarse de forma armónica con la infraestructura ciclista.

En cuanto a la señalización horizontal, las cuales son marcas en el pavimento, tienen como papel principal la delimitación de carriles y determinación de los sentidos de circulación, así como orientar al ciclista y las vías por las cuales se puede trasladar. Por otro lado, la señalización vertical, es importante para el usuario debido a que le permite prevenir en cierta distancia sobre diferentes posibilidades de cambio en la vía, para que de esta manera el ciclista transite prevenido, informado y siguiendo las normas. El entrevistado Nel E1 mencionó:

*“me interesa saber en qué sentido tengo que estar, en la distancia. Los metros, la división es relevante para poder, o sea, si yo quiero ser un ciclista responsable, necesito si o si esas señales”*



**Figura 16:** Nueva señalización implementada en la Av. Salaverry en el 2020 - 2021

*Fuente: Propia (2022)*

Para el caso, la señalización de la ciclovía de la avenida Salaverry, de la misma manera que la infraestructura vial, tiene aspectos diferentes a los usuales en cuanto a la ubicación de señalización vertical, ya que la mayoría de estas se encuentran en los jardines de segregación, de la misma manera tienen una conexión de ciclovía por separador central y por ende la señalización horizontal también varía a la típica.

La percepción que tienen los usuarios de la señalización de la ciclovía de la avenida Salaverry se ha modificado por el plan de implementación, construcción y mantenimiento de ciclovías 2020-2021, puesto que con anterioridad a ello se tenía visión negativa, existe señalización deteriorada, antigua y escasa, tal es así que el entrevistado Ksan E7 lo evidencia cuando menciona:

*“no había mucha señalización, pero, o sea, como siempre era mi camino ya sabía más o menos cómo era, me lo sabía de memoria, así que en realidad ni me fijo mucho en las señales”.*

Sin embargo, con el mantenimiento realizado, se logró ver una gran diferencia, ya que hicieron cambio de la señalización vertical y repintaron la horizontal y el sardinel que limita el ancho libre de la vía, así lo evidencia el entrevistado Luis Mateo E8 quien menciona:

*“el arreglo fue hace unos meses, ha sido bastante positivo, bastante bueno, han mejorado bastante, puedes manejar tranquilo, mejor señalizado, mejor pintado y va muy bien”.*

Sucede lo mismo con los semáforos para ciclistas, antes del mantenimiento eran deficientes, averiados, apagados y en algunas intersecciones inexistentes; pero en

la actualidad hay semáforos para ciclistas funcionando en cada intersección analizada exceptuando en el cruce con avenida Faustino Sánchez Carrión.

#### **4.1.3. Finalidad de uso de la ciclovia de la avenida Salaverry.**

Desde hace unos años, las inversiones en ciclovías están en auge. Sin embargo, pocos de los resultados de estas inversiones son analizados mediante evaluaciones de impacto, creando conocimiento clave para los generadores de políticas públicas. Está claro que las ciclovías son obras de bajo presupuesto y rápida ejecución, pero ¿es ésta la mejor solución al problema de la congestión en las ciudades? ¿Es éste el fin último de este tipo de inversiones? ¿Será mejor invertir en otro tipo de proyecto?

Según Ruffo (2016) analiza los datos disponibles para Argentina (Ciudad de Rosario), concluyendo que el costo-efectividad de las ciclovías es efectivo, alcanzando resultados considerablemente positivos respecto a la disminución de la emisión de CO<sub>2</sub>, reducción en los tiempos de viaje, mejoras en la salud y disminución en los accidentes en las vías públicas.

A continuación, 3 razones por las que nuestras ciudades deben invertir en ciclovías:

1) Las ciclovías son una mejor solución ya que las mismas proveen una infraestructura donde el ciclista puede desplazarse de forma rápida y segura, sin invadir el espacio de los peatones. En una bicisenda se molesta a los mismos y la velocidad de desplazamiento debe ser mucho menor para no poner en riesgo la seguridad de los peatones. En este caso, el entrevistado 6 menciona: “cada vez más tráfico cada vez más desvíos y lo que me demoraba quince veinte minutos

en la mañana de llegar me empezó a demorar más de media hora, así que tomé la bici y llegué más rápido”, como refiere el entrevistado, el problema de tráfico dificulta sus quehaceres por el factor tiempo, entonces utiliza la ciclovía para realizar sus actividades con mayor eficiencia. También, el entrevistado 4 comenta: “(...) la bicicleta es la real ayuda porque llego más rápido ya es un tiempo fijo y al esperar carro no sabes cuanto se demora”, ello resaltando que es beneficioso el uso de la ciclovía para agilizar sus actividades diarias y sentirse más seguro.

2) Son ideales para aquellas personas que están comenzando a utilizar la bicicleta como modo de transporte, es decir cuando se genera el cambio modal. Tal es el caso que el entrevistado Chapasa E4 comenta:

*“yo empiezo a usar la bicicleta, pues por el tema de la pandemia, no quiero contagiarme en el micro, todo es acostumbrarse, ahora me gusta ir en bicicleta y respirar el aire puro (...)”*

Este comentario hace referencia a que no se deseaba ingresar a otro medio de transporte, manifestando:

*“no me quería subir a los buses para evitar contagios, y los taxis son demasiado caros, prefiero la bicicleta, vivo con mi abuelita de 80 años y no quiero que se enferme si me contagio (...)”*

Con esto dio a entender que lo adquirió como un ritmo de vida.

3) Mejoran el ordenamiento del tránsito ya que los automovilistas no tienen que estar tan pendientes de los movimientos realizados por los ciclistas ni pasarlos cambiándose de carril.



*Figura 17: Ciclistas haciendo uso de la ciclovía de la Av. Salaverry.*

*Fuente: Propia (2022)*

La implementación de una red de ciclovías es crucial para un futuro donde la bicicleta se masifique como modo de transporte. Esto se logra conectando diferentes ciclovías para permitir un desplazamiento seguro de los ciclistas a través de la ciudad. Las ciclovías en avenidas juegan un papel muy importante en esto, ya que las mismas se colocan en el canchero central trayendo la ventaja de no haber giros a la izquierda. Además, las avenidas están generalmente más iluminadas y hay más movimiento en las mismas, lo que las hace más seguras ante robos para los ciclistas.

#### **4.1.4. Inseguridad en la ciclovía de la avenida Salaverry**

Cuando se desarrolla el tema de inseguridad vial, lo primero que se tiene en mente son las colisiones entre vehículos motorizados o de vehículos con otro tipo de usuarios (usualmente peatones) que ocurren en vía pública. Pese a la disminución

de accidentes de tránsito en el 2020, el Perú registra uno de los mayores índices de ocurrencia a nivel de Latinoamérica (MINSA, 2012). El sistema de vigilancia en salud pública en lesiones por accidentes de tránsito (2021) incide en el gráfico de tendencia de accidentes de tránsito 2010 - 2020 que, el 2020 ha sido el año con menor ocurrencia de accidentes desde 2010.

Sin embargo, el número de incidentes continúa siendo elevado; el ciclismo urbano de la misma manera ha generado accidentes de tránsito, según el ministerio de transportes y comunicaciones (2021) de los siniestros viales en los que están involucrados vehículos menores en el primer trimestre del 2020, la bicicleta se encuentra involucrada en 2.5%.

El valor es mínimo, siendo uno de los menores; no obstante, esta cifra es significativa en comparación a sus anteriores, ya que, con la pandemia y el aumento del uso de la bicicleta, el número de accidentes también se incrementó. Acorde a ello el diario Gestión (2020) alude:

*“la cifra de ciclistas muertos en las calles peruanas por accidentes en el 2020 casi se duplicó respecto al año pasado”.*

Entonces, se comprende que los accidentes se dan en diferentes ambientes de la ciudad, siendo los principales las pistas de vehículos motorizados en calles donde no hay ciclovías y las intersecciones de vías. De la misma manera es importante conocer los porcentajes minoritarios dentro de los cuales están los accidentes en las ciclovías, los cuales son los estudiados en la investigación.

Las ciclovías son espacios diferenciados para el uso único de ciclistas; no obstante, muchas veces se transgreden las normas en razón a la negligencia y falta

de educación vial. Normalmente, las ciclovías se encuentran segregadas con elementos simples los cuales son sencillos de atravesar por los automóviles para llegar al ciclista, en el Perú son muy frecuentes este tipo de accidentes. Como se puede ver, la segregación de la ciclovía forma parte fundamental de la seguridad, su diseño es evaluado y determinado por el profesional que lo construirá tomando en cuenta las características del entorno.

En la presente investigación, como se mencionó anteriormente la ciclovía de la avenida Salaverry tiene como elementos segregadores a jardines en ambos lados, por ende, aparentemente resguarda a los ciclistas de los demás usuarios, principalmente de los automóviles, puesto que, se le imposibilita el paso a la ciclovía. A este respecto, la inseguridad generada con los choques se genera dentro la ciclovía y en las intersecciones; anteriormente se mencionó la existencia de diferentes tipos de usuarios que invaden la ciclovía desde hace bastante tiempo, instaurándose como una normalidad urbana no normada y que no se controla por las autoridades.

Uno de los usuarios son los peatones, quienes buscan lugares de esparcimiento que brinden seguridad, tranquilidad y relajo dentro de la vía pública, características que tiene la ciclovía por los jardines y árboles, entonces, los peatones con la finalidad de “pasear” o transporte, se los ve transitando pacientemente por la ciclovía; otro de los elementos llamativos también son los mini gimnasios que las áreas verdes cada cierta distancia, lo cual incentiva a utilizar la ciclovía con un fin deportivo, los principales usuarios que lo usan son los peatones y ciclistas.

En consecuencia, con el uso de ambos usuarios, se induce a la discordancia por ocurrencia de accidentes producidos, lo cual atribuye de insegura a la vía.

Cabe mencionar que existen un tipo de peatón diferenciado que también utiliza la ciclovia con un fin deportivo, los cuales son llamados corredores.



**Figura 18:** Peatones paseando en la ciclovia de la Av. Salaverry.

*Fuente: Propia (2022)*

La relación existente entre los corredores y ciclistas se detallará con mayor extensión en la categoría de rivalidad de uso, por ende, en este inciso se enfocará en explicar la parte inseguridad que existe en la mencionada relación. Si bien lo explica el entrevistado Frank E3:

*” (...) se metió una persona corriendo (...) es un poco incómodo porque al final de hecho el que tiene la bici probablemente es el que salga ganado (...) y preferimos evitar un accidente”*

Con este comentario se refiere a que la interacción entre ciclista – corredor puede ocasionar una posible colisión lo que produce la posible afección hacia los usuarios, ello es indicador de inseguridad en la ciclo vía.

Entonces, se entiende que para muchos ciclistas existe un vínculo de relación entre los conceptos de inseguridad y vía de uso común; de la misma manera, se infiere que el agravio a los usuarios puede variar de acuerdo al tipo, es decir, en caso de un choque, es más factible que ciclista pueda resultar menos perjudicado que un peatón, dado que se transporta a través de un instrumento y este puede resultar como elemento amortiguador en el accidente, por otro lado, el peatón se encuentra expuesto pues no cuenta con el equipamiento y se traslada a una velocidad mayor a la de un peatón común (que camina).

Lo mismo ocurre con los vehículos menores que se trasladan por la ciclo vía, entre ellos están: las motos eléctricas y los scooters; sin embargo, la perspectiva de inseguridad es mayor ante estos usuarios, ya que se trasladan a velocidades mayores y la afección en las colisiones podría ser mayor, por ello el entrevistado Nel E1 alude:

*“(…) no la podría considerar para compartir porque tiene una velocidad mayor a la de las bicicletas y, eso también genera conflicto porque se meten y como ni siquiera tienen breveté ni permiso y todo eso, hacen lo que le da la gana”.*

Desde otro ángulo, diferente situación donde se evidencia la inseguridad de los ciclistas es en los cruces de pista, son partes de ciclo vía que cruzan las demás vías y la ciclo vía de la avenida Salaverry tiene un cruce central; en esta parte es menester la organización para poder continuar trasladándose, por ello los

instrumentos de señalización son esenciales como fue mencionado en el inciso antes desarrollado. Sin embargo, los conflictos se generan cuando el sistema de señalización no funciona adecuadamente, entonces es factible que se produzca un accidente de colisión entre ciclista y automóvil convirtiéndose de igual manera en un lugar inseguro.

La entrevistada Leyla E2 lo evidencia al mencionar:

*“(...) hay carros que doblan a la izquierda en la misma avenida principal como Pershing con Salaverry o más arriba antes de llegar a la pacífico (...) los carros se quedan en medio en la mitad donde prácticamente tendría que pasar la ciclovia”*

Con el comentario anterior se entiende que el primer caso donde menciona Pershing, refiriéndose a la avenida Faustino Sánchez Carrión, intersección donde no existe un semáforo para ciclistas, no se le da el tiempo de gracia a los ciclistas para que puedan cruzar con confianza y se producen los accidentes, por ello, se considera ese cruce como uno inseguro.

De igual manera, en los cruces donde los automóviles quedan atascados en medio de la pista impidiendo el paso a los ciclistas, también la ocurrencia de accidentes es muy probable, ya que, si el usuario se traslada a una velocidad relativamente alta, distraído y no tiene la experiencia suficiente con la bicicleta puede chocar y salir lastimado, entonces también se categorizan como zonas inseguras, ello ocurre en las intersecciones principales, donde la concurrencia vehicular es alta: cruce con Av. Guillermo Prescott, Jr. Pachacamac, Av. Edgar Rebagliati y Av. Cuba.



**Figura 19:** Intersección vial de la Av. Faustino Sánchez Carrión con Salaverry.

*Fuente: Propia (2022)*

#### **4.1.5. Normativa vial de uso y circulación en las ciclovías.**

Si bien la autoridad principal reguladora de todos los medios de transporte y sus canales (pistas, ciclovías, veredas, etc.) es el ministerio de transportes y comunicaciones, dicha entidad descentraliza sus deberes y poderes para cubrirlas con eficiencia; en razón a ello, surge la autoridad de tránsito urbano (ATU) organismo técnico especializado:

*“que tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao” (Ministerio de transportes y comunicaciones, 2018)*

Para el caso se enfocará en la regulación hacia los ciclistas, en razón a ello realiza el Manual para ciclistas del Perú 2020, donde busca capacitar al ciclista urbano para lograr tener un comportamiento idóneo al circular por la ciudad, tiene como punto base de apoyo a la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, la cual se mencionó anteriormente.

Por otro lado, se encuentra Ciclolima, entidad creada por la municipalidad de Lima que se identifica como la oficina de transporte no motorizado que incentiva el uso de la bicicleta como un medio de transporte (Municipalidad de Lima, 2020). Si bien se explicó la regulación existente en cuanto al comportamiento del ciclista, es importante conocer los parámetros bajo los cuales son construidas la infraestructura de las vías por donde se van a trasladar, es decir, las ciclovías. Dentro del Perú existe la norma técnica CE.030 obras especiales y complementarias donde en el capítulo I brinda las especificaciones técnicas del diseño y construcción de ciclovías. Teniendo ya en cuenta el marco normativo de uso, circulación y construcción, a continuación, se procurará la conexión de tales conceptos con la realidad existente en la ciclovía de la Avenida Salaverry.

Como se mencionó anteriormente, la vía central ubicada en la avenida Salaverry es una de las más antiguas ciclovías en el Perú. Siendo así, se entiende que, como toda vía de este tipo tendrá uso exclusivo de ciclistas y usuarios de otros ciclos; siguiendo tal lógica, la ciclovía de Salaverry debería de poblarse únicamente de ciclistas en todo su trayecto, e inicialmente, recién acabada su construcción se logró respetar la normativa dado que no existía la cultura de realizar actividades de cardio (correr/ trotar) en la ciudad, lo cual hoy es conocido popularmente como el running. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, con el transcurso del tiempo los peatones han encontrado motivos para hacer uso de la ciclovía, sea para actividades deportivas o con simple motivación de paseo.

Ante ello, los órganos reguladores no lograron actualizar la normativa frente a las nuevas necesidades que surgían dentro de la urbe limeña y convertirla en una vía de uso compartido, es decir que la vía se mantuvo como una exclusiva para ciclos;

si bien existen muchas razones por las cosas se acontecieron de esta manera, se infiere que una de las más factibles es la minoritaria población que está expuesta al conflicto; si bien el concepto de running se conoce, en la actualidad no son muchos los usuarios que se animan a realizar esta actividad, sin embargo, son los suficientes como para notarlos y más aún cuando es una población que se encuentra en crecimiento.

De la misma manera, los peatones que salen a “pasear” también se encuentran en crecimiento, puesto que, poco a poco se buscan instalaciones al aire libre donde uno pueda encontrarse tranquilo y librarse del estrés que causa una ciudad grande como Lima. El entrevistado Alejandro E6 alude una sus experiencias:

*“incluso con policías que estaban plantados frente al ministerio (...) le pedí permiso y me decían, pero tú estás esté yendo por el lado del peatón y le digo no (...) retrocede conmigo hasta la esquina y le mostré, ahí dice ciclovía y la pintura”*

Con el comentario anterior se entiende que existe el conocimiento de la situación por parte de las autoridades, sin embargo, tampoco se ve un accionar claro y por ende tampoco se sabe de qué manera se debería actuar.

Entonces, nos encontramos en una situación donde una comunidad emergente exige un lugar adecuado para poder realizar sus actividades, lo cual es lógico de acuerdo con sus derechos, y por otra parte a los ciclistas que se ven afectados ante el acoplamiento de esta nueva población a la ciclovía. En tanto, para tener una regulación clara de ambos tipos de usuarios, es decir la inclusión de los peatones, se plantea la idea de convertir la ciclovía en una vía de uso compartido; para lo cual se tendría que tener muchos factores a evaluar cómo, si dichos cambios serían

factibles en el sentido de diseño de infraestructura vial y, de la misma manera el punto de vista de los mismos usuarios, ya que con ello se tendría conocimiento de su comodidad.

Por otro lado, tenemos en cuenta el concepto de normativa vial, cuando se desea explicar las medidas tomadas para poder circular adecuadamente, es decir, lo estipulado en el Manual para ciclistas del Perú 2020. No obstante, el cumplimiento de la normativa suele ser escasa en algunos aspectos, pudiendo ser por desconocimiento o por simple desinterés.

En ese sentido, se preguntó acerca de la normativa vial para identificar el grado de conocimiento que tienen los ciclistas, el entrevistado Nel E1 nos comentó:

*“hace tres años participé en el foro Mundial de la Bicicleta en Lima y Quito (...) la de Perú en ese momento estaba bastante sesgada y no había mucha información, tenían varios huecos (...) Ahora gracias a la pandemia, un poco más ha ganado personaje ¿no?”*

El comentario anterior hace alusión del conocimiento y proactividad del ciclista frente a la normativa existente, nos hace ver que no es suficiente conocer los reglamentos existentes, sino también evaluarlos y compararlos.

Sin embargo, no es necesario únicamente tener conocimiento de la normativa, sino también determinar en qué medida se cumple, ante ello el entrevistado Chapasa E4 menciona:

*“cuando yo estoy en rojo, y veo que no hay ningún auto que venga, entonces sí, me atrevo a cruzar” en referencia al cumplimiento de la señalización.*

Además, una de las últimas actualizaciones para transitar por la ciclo vía estipulada en la normativa es el equipamiento de la bicicleta y del ciclista, de lo cual el entrevistado Irvin E5 menciona:

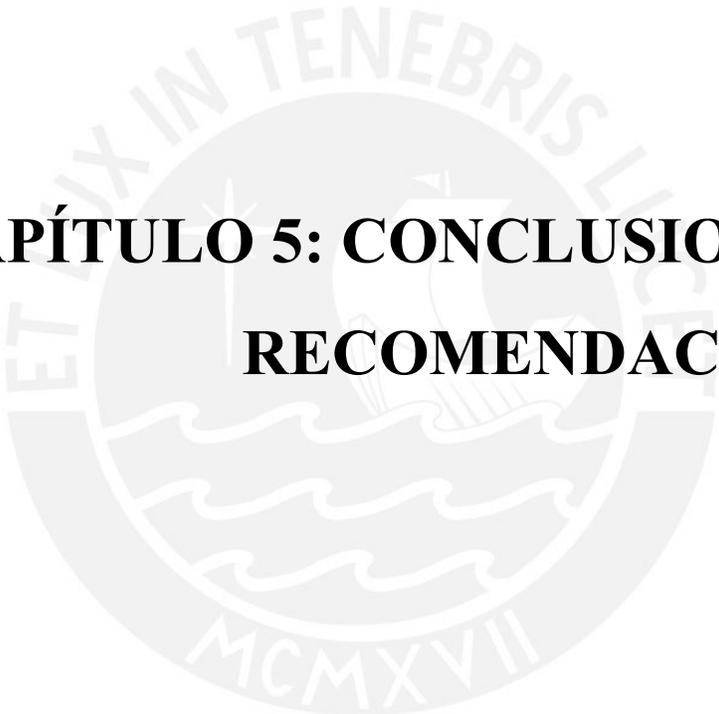
*“(…) no debería ser obligatorio, como mencioné no va a ayudar ni en San Isidro, ni en Puente piedra. Los siniestros que te comenté han sido justamente en San isidro, no varía la situación”,*

El comentario anterior se refiere a que el uso ropa reflectiva, por más que exista se puede dar un accidente en cualquier lado.



**Figura 20:** Ciclistas con adecuada implementación de seguridad desplazándose en la Av. Salaverry.

*Fuente: Propia (2022)*



**CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES Y  
RECOMENDACIONES**

## 5.1. Conclusiones

El presente trabajo presentó como objetivo principal de determinar los conflictos e inconvenientes a los que están expuestos los usuarios que se desplazan por la ciclo vía de la Avenida Salaverry, para lo cual se realizaron 8 entrevistas en profundidad con preguntas estructuradas a los ciclistas que hacen uso de la vía. De esta manera se reunieron los datos necesarios que en conjunto con el análisis de contenido sirvieron para identificar los inconvenientes existentes en la ciclo vía, de lo cual se puede concluir:

- Se describieron los factores que generan inseguridad vial en la ciclo vía de la Avenida Salaverry mediante la identificación de una serie de brechas y obstáculos que ponen en juego la realización de los derechos de los ciclistas. Uno de los mayores inconvenientes del uso de la ciclo vía ha sido la velocidad alta que puede llegar los usuarios de scooters, bicicletas eléctricas, bicimotos en comparación a de un peatón, generan inseguridad en los ciclistas. Además, continúan existiendo inconvenientes en el ciclismo urbano que pasan desapercibidos por las autoridades peruanas, o conocen de su existencia, pero no toman ninguna acción en concreto; los conflictos de uso entre usuarios es una muestra clara de que el sistema vial actual aun requiere de trabajo. Los conflictos e inconvenientes a los que están expuestos los ciclistas de la avenida Salaverry están orientados a la rivalidad de uso e inseguridad, lo cual pudo ser verificado con las experiencias brindadas por los entrevistados; de las 6 categorías conceptuales encontradas, la rivalidad de uso de la ciclo vía tiene una recurrencia del 17.83% y el tercero de mayor importancia entre todas las categorías.

- Los peatones usan la ciclovia de la Avenida Salaverry por varias razones, entre ellas porque no cuentan con espacios adecuados exclusivos para peatones, además de porque muchos de ellos tienen el desconocimiento y la falta de cultura sobre el uso de las ciclovías, sin considerar el aumento de los usuarios de transportes personales por estos carriles desde la pandemia del COVID 19, donde se dio un incremento considerable en la población ciclista. Los peatones sienten que pueden usar la ciclovia con la capacitación y señalización pertinente, es decir, comunicando a la gente que es una vía donde pueden transitar ciclistas y corredores de forma organizada y con tolerancia, y con instrumentos visuales que orienten las modificaciones de uso de la vía. Entonces, se entiende que una solución tentativa es instaurarla como vía de uso común; sin embargo, se tiene que hacer el estudio del caso pertinente para identificar modificaciones que se tendría que realizar para salvaguardar a ambos tipos de usuario.
- La medida en se cumple la normativa vigente sobre el uso de ciclovías en la Avenida Salaverry el ciclismo urbano cobró protagonismo en las calles limeñas, se realizaron planes de conexión y mantenimiento de ciclovías (plan de implementación, construcción y mantenimiento de ciclovías 2020-2021), oficinas especializadas en la capacitación y fomento del ciclismo (Ciclolima) y la actualización del reglamento del uso correcto de ciclos (Manual para ciclistas del Perú 2020)

## 5.2. Recomendaciones

Finalmente, se pasará a sugerir algunas ideas que pueden servir de recomendaciones para trabajos posteriores que contribuyan con el tópico desarrollado o con el que puede derivar de este. Algunas de estas son:

- Dado el diseño fenomenológico que tiene la investigación, donde se tiene como límite llegar hasta la explicación de un fenómeno o problema existente, entonces quedan contruidos los cimientos de un proyecto de mayor magnitud. Por lo cual, se recomienda continuar con el proyecto realizando una investigación con diseño investigación – acción, tomándose como punto de apoyo los resultados y conclusiones obtenidas en la presente; de tal manera que se pueda encontrar una solución para el problema explicado.
- Una de las soluciones tentativas puede estar orientado a la evaluación y mejora del sistema de señalización de la ciclovía, puesto que, muchas de las experiencias se encuentran ligadas a las deficiencias de la señalización y diseño vial. De la misma manera, se sugiere evaluar la semaforización de los cruces, mediante simulaciones u otro proceso similar; de tal manera que se determine el tiempo de gracia adecuado para que cada usuario, y en específico el ciclista, pase con tranquilidad y seguridad.
- El contexto que se vivió en la realización del presente trabajo tiene gran influencia por la pandemia por el COVID – 19, en tanto afecto directamente en la recaudación de evidencias, es decir, en encontrar voluntarios para las entrevistas. El distanciamiento social y el cuidado de contagio generaron perspicacia en los ciclistas para que puedan participar en la investigación, puesto que se tiene que hacer contacto con estos para acordar sobre las entrevistas, en

tanto, se propuso el mínimo útil que pudiese servir; sin embargo, se podría tener mayor certeza de las conclusiones con un número mayor de participantes. De la misma manera, se puede ampliar otro instrumento de recolección de datos como las encuestas, de tal manera tendremos otro enfoque más (cuantitativo) para evaluar, investigar y contrastar los resultados. La razón por la que no se hizo de encuestas, es porque requiere un mínimo aun mayor de población de estudio.

- Asimismo, se sugiere realizar un estudio de las comunidades urbanas emergentes y sus distintos medios de transporte, puesto que, en su facultad natural y derecho de moverse, tienen que incluirse dentro del sistema vial actual, el cual está enfocado cubrir las necesidades básicas de los principales elementos de transporte, es decir, los automóviles. Entonces, nos encontramos en un contexto donde existe discriminación a algunos medios de transporte que son usados de menor manera; por ello, resulta indispensable la reorganización de las vías urbanas con la integración de estos nuevos medios de transporte.
- Por último, la creación de un organismo especializado regulador de la movilidad sostenible que trabaje de manera conjunta con Ciclolima, dado que por más atención que se ha puesto al ciclismo urbano en los últimos meses, aún existen problemas como el explicado en la investigación que pasan desapercibidos. De la misma manera, se recomienda descentralizar esta organización en todos los departamentos para que las poblaciones y ciudades en crecimiento puedan prevenir los problemas actuales con la planificación.

# **REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**



- Chen, J., Xie Z., Qian C. (2010). *Traffic Conflict Models on Shared-Use Paths Used by Pedestrians, Cyclists, and Electric Bicycle Riders*. Beijing, China. American Society of Civil Engineers.
- Bowman B., Vecellio R., Haynes D. (1994). *Strategies for increasing bicycle and pedestrian safety and use*. Journal of Urban Planning and Development Vol. 120, Issue 3 (September 1994)
- Diario Oficial “El Peruano” (2008). *Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, Ley N° 30936*, Lima: Congreso de la Republica.
- Reglamento Nacional de Edificaciones (2006). *Norma de Pavimentos Urbanos CE.0.10*. Lima, Perú: Primera edición.
- Reglamento Nacional de Edificaciones (2006). *Norma de recreación y deporte A.100*. Lima, Perú: Primera edición.
- Reglamento Nacional de Edificaciones (2006). *Norma Técnica obras especiales y complementarias CE.030*. Lima, Perú: Primera edición.
- Eriksson J., Forsman A., Niska A., Gustafsson S., Sorensen G. (2014). *An analysis of cyclists’ speed at combined pedestrian and cycle paths*.
- Berg S. (2017). *Hallbar Tillgänglig Cykling*, [in Swedish]. Sweden: Rambeoll; Report 2017-02-01.
- Berntman M. (2015). *Pedestrians’ accidents and injuries in traffic environment with focus on accidental falls*, [in Swedish, with English summary]. Sweden: Lund University, Department of Technology and Society, Transport and Roads; Bulletin 295.

CDM Research (2012). *Hobart Intercity Cycleway: Evans Street to Elizabeth Street*. report prepared for Hobart City Council.

Walks V. (2015). *Shared paths – the issues*, Melbourne, Victoria Walks.

Federal Highway Administration. (2006). *Evaluation of Safety, Design, and*

*Operation of Shared-Use Paths*. Final Report, Report No. FHWA-HRT-05-137, Washington, D.C.

Municipalidad de Lima, (2017). *Manual de Normas Técnicas para la Construcción de Ciclovías y Guía De Circulación de Bicicletas*, 2017. (P. Calderón, C. Pardo, & J. J. Arrué, Eds.). Municipalidad de Lima.

Municipalidad de Lima metropolitana (2010). *Plano del Sistema vial Metropolitano de Lima*, (Instituto Metropolitano de Planificación) Lima, Perú.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008). *Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos*. Circulación terrestre, Gobierno del Perú, Lima. Recuperado de: [www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulacionterrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulacionterrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf)

Loayza B., Primo C. (2018). *Desarrollo del uso de ciclovías como un método de evaporación del tráfico en la Av. Salaverry*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2017). *Guía del conductor*, Gobierno Regional de San Martín, Perú. Recuperado de: <http://www.drctsanmartin.gob.pe/manual.php>

Servicio de Vivienda y Urbanización Metropolitano (2020). *Manual de Obras de Vialidad, Pavimentación y Aguas Lluvias, versión 2020*. Recuperado de: <http://pavimentacion.metropolitana.minvu.cl/mpall3.asp>

Betances C. (2013). *Concreto Asfáltico (Hormigón Asfáltico)*. Recuperado de: <http://www.construaprende.com/docs/trabajos/309-concreto-asfaltico-hormigon#:~:text=El%20concreto%20asf%C3%A1ltico%20mezclado%20en,la%20superficie%20de%20la%20v%C3%ADa>.

s.f. (2018). *Material Técnico para la Preparación de Usuarios de la Vía Pública*. Educación Vial. Recuperado de: <http://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/conduccion-racional/peatones/MATERIAL-DE-USUARIOS-DE-VIA-PUBLICA.pdf>

Diana Alejandra Silva Londoño (2007) *Conflictos por el espacio público urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad sobre su uso*. El Cotidiano, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México. vol. 22, núm. 143, mayo-junio.

Ministerio del Transporte (2020). *Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia*. Manual de Señalización, capítulo 4, última versión. Colombia.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2015). *Plan Estratégico Nacional de Ciclovías*. Ecuador.

Pardo, F., Caviedes, A., Calderon, P. (2013). *Estacionamientos para bicicletas*. Guía de elección, servicio, integración y reducción de emisiones.

Proyecto Ocupa Tu Calle (2019). *Módulo Cicloparqueaderos*. En: Caja de Herramientas (24). Lima: Ocupa Tu Calle.

INMOBILIAR (2016). *Anexo 3: Manual de cicloparqueaderos*. Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público.

Portal Web de Ayuntamiento (2016). *Vehículos de Movilidad Urbana (VMP)*. Madrid, España. Dirección General de Tráfico

Portal Web de Ayuntamiento (2016). *Tipos de patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad urbana*. Madrid, España.

s.f. INMOTION PERÚ (2015). *Tipos de Vehículos de Movilidad Personal (VMP)*. Lima, Peru.

Ortiz, C. (2019). *LIME ingresa al Perú con nueva propuesta de scooters eléctricos*. elEconomista, Lima, Perú. <https://www.eleconomistaamerica.pe/empresas-eAm-peru/noticias/10083608/09/19/LIME-ingresa-al-Peru-con-nueva-propuesta-de-scooters-electricos.html>

s.f. CuidatePlus (2019). *¿Qué es el Running? Beneficios, Riesgos e Información*. <https://cuidateplus.marca.com/ejercicio-fisico/diccionario/running.html>

Bars, K. (2014) *Street Workout Calistenia – Arte en movimiento Krisys*. <https://www.ortopedia41.com/wp-content/uploads/2014/10/Guia-De-Entrenamiento-gimnasia-Calistenia.pdf>

Edgas, D., Haro, X. (2015) *Propuesta de un diseño de ciclovía en la ciudad de Latacunga* (Tesis de licenciatura). Pontificia Universidad Católica de Ecuador, Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/111164?show=full>

Canchari, H. (2020). *Efecto de la Perspectiva de los usuarios en el diseño de rutas ciclo viales interurbanas* (Tesis para titulación). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/17717/CANCHARI\\_DAGA\\_HAROLD\\_EFECTOS\\_PERSPECTIVA\\_USUARIOS\\_DISE%c3%91O.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/17717/CANCHARI_DAGA_HAROLD_EFECTOS_PERSPECTIVA_USUARIOS_DISE%c3%91O.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Villa, R. (2014). *Guía técnica para el diseño y construcción de ciclovías para zonas de ampliación futura de las ciudades medianas del Ecuador* (Tesis de magister).

Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Ecuador.

<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/7907/9.55.000545.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Abad, G. (2017). *Inseguridad vial: secuela de un sistema desorganizado*. Facultad Latinoamericana de ciencias sociales, Ecuador.

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec:8080/bitstream/10469/2953/1/BFLACSO-CS23-02-Pont%C3%B3n.pdf>

Biancani, A. (2020). *Preocupación por el aumento de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito en un 28%*. Elmostrador.

<https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2020/11/12/aumentan-en-un-28-los-ciclistas-fallecidos-en-accidentes-de-transito/>

Madrigal, M. (2016). *Manual de diseño para infraestructura de ciclovías*. México, Guadalajara.

[https://www.academia.edu/9295164/MANUAL\\_DE\\_DISE%c3%91O\\_PARA\\_INFRAESTRUCTURA\\_DE\\_CICLOVIAS](https://www.academia.edu/9295164/MANUAL_DE_DISE%c3%91O_PARA_INFRAESTRUCTURA_DE_CICLOVIAS)

- El Comercio (2018). *Día Mundial de la Bicicleta: trabas en la ruta del ciclista*. Lima, Perú. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/dia-mundial-bicicleta-trabas-ruta-ciclista-noticia-514012-noticia/>
- Valle, M. (2018). *Uso de datos pasivos obtenidos mediante dispositivos inerciales para determinar la condición del pavimento en ciclovías (Tesis para magister)*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/21893>
- Ministerio de transportes y comunicaciones (2020). *Autoridad de transporte urbano*. Perú: Lima. Recuperado de: <https://www.gob.pe/atu>
- Palacio, M. (2016). *3 razones para invertir en ciclovías. Ciudades sostenibles, desarrollo urbano*. Recuperado el: 6 de noviembre de 2016.
- BID, Mejorando vidas (2021). *Ciudades Sostenibles, Desarrollo Urbano*. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciclovias/>
- Araneo, M. (2016). *Impacto de las Ciclovías en Argentina (Tesis de magister)*. Universidad Torcuato Di Tella, Argentina. [https://repositorio.utdt.edu/bitstream/handle/utdt/2359/MEA\\_2016\\_Araneo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.utdt.edu/bitstream/handle/utdt/2359/MEA_2016_Araneo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- s.f. CCIMA (2019). *Señalizaciones. Bolardos o delineadores tubulares en la implementación de ciclovías emergentes*. <https://www.ccimasenalizaciones.pe/senalizacion/senalizacion-urbana/278-bolardos-o-delineadores-en-la-implementacion-de-ciclovias-emergentes>
- Riera, J. (2006). *Diseño señalético de la ciclobanda Merida-Las Cruces. (Título de Licenciatura)*. Universidad de los Andes.

[http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/pregrado/tde\\_arquivos/13/TDE-2008-10-10T10:05:32Z-365/Publico/jorgeriera.pdf](http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/pregrado/tde_arquivos/13/TDE-2008-10-10T10:05:32Z-365/Publico/jorgeriera.pdf)

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo (2016). *La Investigación Cualitativa*.

Recuperado de <https://www.uaeh.edu.mx/scige/boletin/tlahuelilpan/n3/e2.html>

Hurtado, D. (2004) *¿Ciudadanos o Ciudadutos? Problemas del uso irracional del automóvil*. CIUDAD, Centro de Investigaciones.

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Ecuador/ciudad/20121001040202/ciudad.pdf>

Dextre, J. (2002). *La señalización vial: de los conceptos a la práctica*. Recuperado de

[http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/control\\_gestion\\_gt/juan\\_carlos\\_dextre.pdf](http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/control_gestion_gt/juan_carlos_dextre.pdf)

Municipalidad de Lima (2021) *MML Entrega totalmente rehabilitada la ciclovia de la Av.*

*Salaverry*. Gerencia de Movilidad Urbana, Lima, Perú.

<http://www.gmu.munlima.gob.pe/index.php/es-es/noticias-gtu/item/407-mml-entrega-totalmente-rehabilitada-la-ciclovia-de-la-av-salaverry>

La República (2021). *Entregan ciclovia renovada en la avenida Salaverry*. Perú, Lima.

Recuperado de <https://larepublica.pe/sociedad/2021/04/24/entregan-ciclovia-renovada-en-la-avenida-salaverry/>, el 24 de abril del 2021.

Tam, E. (2004). *Plan maestro de ciclovías para el área metropolitana de Lima y Callao (Tesis para titulación)*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Perú.

<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/273531/ETam.pdf?sequence=1>

Ministerio de Salud (2012). *Ocho mil 929 accidentes de tránsito registran nuestro país a causa de la ebriedad del conductor*. Lima, Perú.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). *Boletín estadístico de siniestralidad vial*. Recuperado de:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1294834/2020%20bolet%C3%ADn%20estadistico%20de%20siniestralidad%20vial%20-%20I%20Semestre%202020%20edit%20OCII%20copia.pdf>

Ministerio de Salud (2021). *Sistema de Vigilancia en Salud Pública de lesiones por accidentes de tránsito*. Perú.

<https://www.dge.gob.pe/portal/docs/vigilancia/sala/2021/SE33/transito.pdf>

Gestión (2020) *Muertes de ciclistas en Perú casi se duplicaron en el 2020 por la pandemia*. Perú, Lima. Recuperado de <https://gestion.pe/peru/muertes-de-ciclistas-en-peru-casi-se-duplicaron-en-el-2020-por-la-pandemia-noticia/?ref=gesr>, el 28 de diciembre de 2020.

Álvarez-Gayou, J., Camacho, S., Maldonado, G., Trejo, C., Olguín, A. & Pérez, M. (2014) *La investigación cualitativa*. Xikua: Boletín Científico de la escuela superior de Tlahuelilopan. Universidad Autónoma del Estado Hidalgo, México.



**ANEXOS:**

**ANEXO I:****GUIA DE ENTREVISTA A PROFUNDIDAD****Presentación:**

La entrevista propuesta intenta conocer con diversas experiencias, los problemas a los que están expuestos día a día los ciclistas que transitan por la avenida Salaverry. Con ello, se planea intentar responder con la información brindada por cada uno de los entrevistados a las preguntas de investigación y utilizarse como instrumento en el trabajo de tesis.

**Consentimiento:**

Se le explicará previamente su participación en el estudio sobre “CONFLICTOS DE USO Y RIVALIDAD ENTRE PEATONES Y CICLISTAS EN LA CICLOVÍA DE LA AVENIDA SALAVERRY”, que consistirá en responder a preguntas estructuradas de una entrevista a profundidad en forma anónima; tendrá una duración mayor a 45 minutos y posteriormente será transcrita para poder clasificarse por temas. Además, se podrán citar los algunos fragmentos relevantes en la tesis para reforzar los argumentos.

La investigación tendrá la finalidad aportar al conocimiento, y la participación del entrevistado es una valiosa contribución. Esta será grabada en formato de audio y/o video, y podrá ser en persona o de forma indirecta según la comodidad del entrevistado. Sin embargo, por las condiciones de distanciamiento social requerida por la pandemia, se le recomendará utilizar una plataforma virtual como: Zoom, meet u otro programa similar. En caso el entrevistado tenga cualquier duda o desee que se retire la información, puede comunicarse al siguiente correo: [qkenyi@gmail.com](mailto:qkenyi@gmail.com).

De antemano se agradece la participación del entrevistado, a las ganas que tiene de contribuir con el conocimiento y la formación de un futuro profesional a través de su trabajo de tesis.

**Nombre y apellidos**

Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Fecha**

13/09/2021

**Categoría de la investigación**

Ciclistas que transitan por la ciclovia de la avenida Salaverry, Lima.

**Desarrollo de entrevista**

Tema: Actividad física

- Pregunta 1:  
¿Qué tipo de actividad física realizas?
- Pregunta 2:  
¿Hace cuanto usas la bicicleta? Hace cuanto

- Pregunta 3:  
¿Te sientes cómodo con su uso? Es decir, ¿La usas porque te agrada o por necesidad?  
¿Sales a manejar bici Solo?

Tema: Finalidad de uso de la ciclovia de la avenida Salaverry / Estados semáforos / Conocimiento de la ciclovia de la Av. Salaverry.

- Pregunta 4:  
¿Con que fin utilizas la avenida de la avenida Salaverry?
- Pregunta 5:  
Si es con finalidad deportiva o recreativa ¿Con qué frecuencia transitas por la ciclovia de la avenida Salaverry?
- Pregunta 6:  
Si es con finalidad de traslado ¿Qué destino tienes cuando te trasladas a través de la ciclovia de la avenida Salaverry?

Tema: Inseguridad en la ciclovia de la avenida Salaverry / Problemas en cruces / Robos

- Pregunta 7:  
¿Cómo te sientes al usar tu bicicleta por la avenida Salaverry?
- Pregunta 8:  
¿A qué problemas viales crees que están expuestos los ciclistas en la avenida Salaverry?
- Pregunta 9:  
¿Has tenido algún accidente usando tu bicicleta en la avenida Salaverry? ¿En qué cuadra?

Tema: Rivalidad de uso de la ciclovia de la avenida Salaverry

- Pregunta 10:  
¿Qué piensas de que otros usuarios no autorizados usen la ciclovia?
- Pregunta 11:  
¿Has tenido alguna experiencia negativa con algún otro usuario de la ciclovia de la avenida Salaverry?
- Pregunta 12:  
¿Consideras viable el uso compartido de la ciclovia con otros usuarios a los que no incluye la ley?

Tema: Normativa vial de uso y circulación en las ciclovias.

- Pregunta 13:  
¿En qué medida conoces la normativa vial sobre uso y circulación en ciclovias vigente?  
¿Conoces la señalización?

Tema: Diseño vial y señalética.

- Pregunta 14:  
¿Desde tu punto de vista sientes optimo el diseño de la ciclovia de la avenida Salaverry?
- Pregunta 15:

- Si no es así ¿En qué parte de la avenida Salaverry te has sentido has vulnerable?
- Pregunta 16:  
¿Respetas a cabalidad la señalética implementada en la ciclovía?
  - Pregunta 17:  
¿La señalética en la ciclovía te hace sentir seguro al usar tu bicicleta?  
¿Qué pedido tienes a las autoridades?

## ANEXO II:

### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Nel García

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 30 minutos y 6 segundos

E: Bueno, el entrevistado uno pasará a responder las preguntas de la entrevista propuesta ¿Qué tipo de actividad realiza? Me refiero a la actividad física.

P: Ciclismo, ciclismo, trekking. Sobre todo, ciclismo.

E: Ah ya, es más seguidor del ciclismo entonces ¿Más o menos desde hace cuánto es el que realiza el ciclismo?

P: Desde hace 6 años con continuidad. Porque, o sea, si bien es cierto me gusta el deporte ciclismo, también lo uso como un transporte. Seis años.

E: Esta bien, justo esto lleva a mi segunda una pregunta ¿qué es la situación que lo hizo usar la bicicleta? ¿Es básicamente un fin deportivo, de ejercicio o de transporte? ¿Cuál es el motivo por el que se utiliza la bicicleta?

P: Tengo 3 motivos: uno es el de salud, otro es el ambiental y el otro es también de deporte y movilidad.

E: Está bien ¿Me podrías decir cuál sería el uso con el que más, o sea, el uso por el que más usas la bicicleta? ¿El motivo por el que más la usas? Exacto, el más relevante.

P: Movilidad sostenible.

E: Movilidad sostenible. Digamos que, si se podría ponderar, primero sería la movilidad sostenible ¿Luego?

P: Luego el de salud y luego... ¿Cuál fue el otro que te dije?

E: Transporte me comentaste

P: Ah transporte, ya ese. Bueno, movilidad sostenible pues ¿no?

E: Claro ¿Utilizas otro medio de transporte? ¿O solo utilizas la bicicleta para poder transportarte?

P: Hmm, viéndolo en porcentajes es un 90% – 85% en bicicleta y el otro 15% o 10% en auto, que es cuando ya son distancias muy largas, o no me permite entrar con bicicleta, o algo así. Es un 85 – 15.

E: Ah claro, claro ¿Y cómo te sientes con el uso de la bicicleta? En general, o sea tanto para hacer deporte, como para movilidad sostenible, etc. ¿Cómo te sientes?

P: Me siento cómodo por eso lo sigo haciendo. Me siento cómodo, me hace sentir más tranquilo, me hace sentir eficiente, puedo llegar más rápido sin tanto tráfico. En general me siento bastante bien, por eso lo sigo haciendo.

E: Esta bien, déjame verificar si se está grabando por favor... Gracias, continuamos ¿Conoces la ciclovía en la avenida Salaverry? ¿Has llegado a transitar por esta con la bicicleta?

P: Sí, he logrado manejar por allá, bueno siempre pasaba antes de la pandemia, y después de la pandemia también he pasado por ahí, creo que últimamente estaba en modificaciones, también esto, sí logré pasar por ahí también últimamente.

E: ¿Con qué motivo llegaste a transitar por la avenida Salaverry?

P: Porque tenía que estaba yendo al trabajo, visitar a unos amigos y para ir a la playa también, a de ser por eso.

E: ¿Mas o menos desde qué distrito te movías para llegar a la avenida Salaverry? O sea ¿De dónde a dónde?

P: ¿O sea desde que distrito comenzaba la avenida Salaverry?

E: Claro, o sea ¿Cuál era el distrito del que salías y a hasta que distrito llegabas?

P: Breña, Breña y normalmente era San Isidro o Miraflores

E: Ah ya, entonces salías de Breña para llegar más o menos a San Isidro o Miraflores. Ya, entonces este utilizarse la Avenida Salaverry con bastantes fines ¿O también en algún momento se dio la oportunidad de simplemente venir a la Avenida Salaverry para poder hacer ejercicio? ¿O solo era con el fin de, como me comentaste, de movilizarte de Breña a Miraflores o San Isidro?

P: Normalmente, normalmente lo uso como una pista que me conecta hacia el fin que quiero llegar. Pero también, en menos cantidad de cantidad de veces, o sea solamente pasar porque antes de que lo arreglen, era bastante cómodo porque a diferencia de otras ciclovías, no tenía tantos huecos y cosas. No era super wow, pero era bastante bueno dentro de las ciclovías que hay en Lima pues no.

E: Claro claro, está bien. Con respecto a la frecuencia de uso ¿Más o menos recuerdas cuántas veces a la semana transitabas por Avenida Salaverry?

P: En promedio dos veces por semana.

E: Ah ya ¿Y transitabas toda la avenida Salaverry o era un tramo en específico?

P: Desde hmmm, yo iniciaba a usar la carrera... digo la ciclovía desde San Felipe creo, donde está la UPC.

E: Ah claro, por la residencial San Felipe que está a lado del Real Plaza.

P: Ajá, exacto por donde está el real Plaza. Hasta el final, que es el parque la pera si no me equivoco.

E: Ah claro, sí. Ah ya, entonces más o menos por distrito de San Isidro ya comenzabas tu trayecto. Y en este trayecto donde manejabas la bicicleta por la ciclovía ¿Has tenido algún conflicto, alguna situación, inconveniente o problema que me puedas comentar?

P: Si

E: A ver, coméntame al respecto.

P: Si, bueno lo que pasa es que esa ciclovía es compartida. Bueno tengo entendido que es compartida no sé si exactamente así sea, he escuchado que es compartida porque una vez lo consulte con un serenazgo de ahí. Y el incidente que tuve, y no solamente fue una vez, fueron un par de veces, es que usaban un carril de la ciclovía las personas para hacer trote, correr, un poco de cardio; entonces a veces se aparecían o se metían sin avisar o dar alguna señal de que se iban a meter y cuando uno está manejando puede generar ahí un choque ¿no? No llegue a generar ese choque, pero si estuve a punto y es porque esas personas usan la ciclovía para correr, para trotar, incluso para pasear perros. Entonces es algo que un par de veces me ha ocurrido y ha sido un inconveniente que hubiera preferido que no pase.

E: De hecho que sí. Entonces, me comentas de que la persona que te informo esto fue un senado estaba por ahí ¿Tú le consultaste o cómo fue que llegaste a hablar con el serenazgo?

P: Le consulte poque, bueno, la idea que tenía es que hay dos carriles ¿No? Para tener conocimiento de como uno se puede movilizar porque si solo hay un carril es un poco ilógico de que sea un carril doble vía ¿no? Considerando de que es delgado, considerando de que ese tramo es bien pegado, entonces, dos ciclistas ida y vuelta no pueden entrar ahí. Entonces, le pregunte: oye ¿Cómo funciona esto? Porque, bueno, para ser sincero hay algunas ciclovías que son bien extrañas, que las han hecho así pero no creo que hayan usado esa logica ellos. Entonces, le pregunte ¿Oye uno es para ciclista y el otro es para para personas que puedan

caminar, transitar e incluso con sus perros, correr? Y me dijeron si, y le dije ah ok, eso me dijeron la verdad es que no se si está en lo correcto.

E: Mira en realidad, en cuanto, si buscamos en cuanto a terminología de ciclovia podemos encontrar dentro de la norma peruana, de que únicamente es usado por ciclistas y ciclos ya sean, monociclos, triciclos, etc. Son vehículos no motorizados que incluso el tránsito tiene que ser menor al de 30 km/h. Entonces, en cuanto al uso peatonal está totalmente prohibido y no podríamos decir de qué, o podríamos decir de que una persona que va y corre también es parte del uso peatonal ¿No? Por ello, también justo es que estamos logrando hacer la tesis, para poder aclarar ciertas cosas; yo he consultado a especialistas mismos que se han encargado de investigar de la ciclovia de Salaverry y me comentan de que actualmente como normativa es solo de uso, se está registrado como ciclovia, o sea sería solo de uso de bicicleta y ciclos en general. Incluso tampoco el tema de scooter, de skates está ahí; hay cierta problemática también porque un scooter puede llegar a más de 30 km/h por momentos ¿No? Entonces se está logrando ver ese tipo de problemática que me comentas. En cuanto a las incomodidades que me comentas con los corredores ¿Fue el único tipo de usuarios con el que tú tuviste ese problema? O también como ahora aumentado el uso de Scooters y de bicicletas eléctricas que también transitan por ahí ¿Has tenido algún conflicto con otro tipo de usuario o únicamente a tu conflicto fue con el de los peatones?

P: Mira, he tenido inconvenientes fuertes. O sea, no, no, no, no, no, no es extremista, pero si he tenido fuertes, como por ejemplo golpearme, chocarme, pero no en la Ciclovia de Salaverry, sino en otras. En Salaverry no he ese problema.

E: En Salaverry como me comentaste, pareciese que hubiesen dos vías ¿no? apareciese que hubiese dos carriles. Claro, pero en realidad esto está destinado a ser uno para una dirección y el otro para la otra dirección. O sea, no es como un carril de uso compartido, como con otro tipo de usuario. Más o menos esos problemas que tuviste con estos corredores ¿En qué parte de la avenida Salaverry ocurrió? ¿Recuerdas un poco acerca de eso?

P: Ya como te dije que fueron dos, uno fue en la altura del Meliá. Hay uno, creo que en el Hotel Meliá,

E: Ah ya, por el Hotel Meliá, casi cruzando la Av. Javier Prado. Creo que es ¿No? No la Arequipa.

P: Claro, claro. De Javier Prado eso está entre el Meliá y el Isil.

E: Si si.

P: Ese fue uno, y el otro fue... el otro fue en Pecet con Salaverry,

E: Esta bien. Los dos fueron con personas que estaban... que tu veías que tenían ropa deportiva y estaban saliendo a hacer deportes ¿No? Eso creo que me comentaste.

P: Sí, sí, los dos eran señores y estaban trotando. Pero bueno, se metieron así intempestivamente. Y lo bueno es que una vez que ya los años que tengo de ciclista un poco que yo te agarra la maña y frené a tiempo y todo eso. Veo un ciclista que recién está comenzando, después pudo haberlo atropellado a esa persona.

E: Claro, y desde tu perspectiva, en el caso en el que se produzca un choque entre un usuario, por ejemplo, que corre y un ciclista. ¿Quién crees que podría salir un tanto más perjudicado si se diese?

P: Yo creo que el que la persona es la persona que está caminando, el que no es ciclista.

E: ah, ya, claro.

P: Claro, yo creo, yo creo, porque el impacto es de la bicicleta hacia la persona. Y considerando también que el mejor de los casos el ciclista con su casco y todo eso, entonces lo más probable que se pueda golpear. Pero no, pero el golpe de la bicicleta hacia la persona es más fuerte. Entonces creo que más perjudicadas tendría el peatón.

E: Claro, ¿pero de alguna otra manera tú te sientes amenazado ante ese tipo de choques? me refiero a tú con tu salud. O sea, no tanto fácil a perjudicar a otras personas, sino para ti, contigo

mismo, a poder salir herido por alguna u otra manera también recibir un golpe o algo por el estilo.

P: Sí, sí, de hecho, de hecho, que sí, de hecho, que sí, también me considero eso, también me afectaría. Yo hablo de menos gravedad.

E: Claro, exacto. Me comentaste que de todas maneras para el uso de la normativa y eso. Lo que hiciste fue apoyarte o ser serena o alguna persona que está por ahí una autoridad ¿no? no. Aparte de eso, ¿has escuchado o has leído algo acerca de normativas para el uso de bicicleta y lima en ciclovías o alguna otra cosa que te suene pero que tenga que ver con el tema?

P: Mira, hace dos años participé en... Bueno, hace tres años participé en el foro Mundial de la Bicicleta en Lima y el foro Mundial de la Bicicleta en Quito hace dos años en Ecuador, y estábamos haciendo. Estaban haciendo comparaciones de las normativas, pero las normativas que se tenían en ese momento estaban muy sesgadas y recién están en como una reestructuración, modificaciones y todo eso. Por ejemplo, la de Perú en ese momento estaba bastante sesgada y no había mucha información, tenían varios huecos. Y bueno, al final cuando uno lee poco o nada te aporta como ciclista, entonces ahí te dejan las dudas abiertas ¿ahora? Bueno, en ese entonces no se tuvieron en hace tres años cuando la bicicleta tenía poca relevancia. Ahora gracias a la pandemia, un poco más a ganado personaje ¿no? Ahora no he leído si han recibido modificaciones y han cargado con mayor detalle. Y no, no he leído el actual.

E: Ah ya, está bien. Qué bueno, en realidad hay mucha gente que le gusta manejar bicicleta y todo ello, pero no estamos informados. Me parece que usted sí está bastante informado y le interesa bastante el uso de la bicicleta. Sí, si se diese el caso que le preguntase a usted que, así como tal, la ciclovía de la avenida Salaverry como tal, sin ningún cambio, se propusiese para que sea de uso compartido, pero ya legítimamente ya normado. ¿Estaría de acuerdo con eso?

P: No

E: ¿Cuáles serían las razones?

P: ¿Las razones? ¿Qué podría ser? Bueno, mira. Es un sí y un no ya. Podría ser, si es que está bien estructurado. Tiene una buena división, tiene una buena señalización y todo eso, pero si se mantiene como está actualmente, no, porque primero no informa y segundo, el espacio que hay. No, creo que no sé mucho de eso, pero por lógica se ve que no es viable que sea compartido. No es cómodo para ciclistas, no es cómodo para el peatón. Entonces por eso no, no, no me gustaría, bajo mi punto de vista no.

E: Claro, me comentas de que en el caso de... actualmente como está, no. si se diese la buena señalética, y si existiese por ejemplo material en segregatorio, de un carril para correr y un carril para manejar bicicletas podría llegar a darse, quizá podría llegar a darse ¿no?

P: Tendría que verse bien el espacio ¿no? Si cumple con los espacios sugeridos por las entidades correspondientes perfecto, porque tampoco es que quieren acomodar como sea. Yo entiendo que se debe dar un espacio también para personas que hacen deporte, como correr y todo eso, pero también no es agruparlos, así y que entren en la fuerza. La idea es que se puede respetar y que lo que se haga sea óptimo. Algo así como lo que hicieron en la ciclovía de El Malecón. No sé si me llega a ver que fue una tontería esa ciclovía que era, un carril así de un metro, o menos de un metro creo y era doble vía y el costado era para que corra la gente. Eso fue fatal, así estaba hasta el momento en que ya lo están arreglando, pero ya lo habrán terminado, pero era fatal.

E: En esa ciclovía manejaban cosas, había bicicletas tan traída de vuelta y a la vez había un carril. Cosa servirán para para las personas que salieron a correr.

P: Mira, era terrible, porque si como tú dices, era un carril para la bicicleta de ida y vuelta que no tenían ni un metro de ancho. Ya tenía al costado un carril para que la gente pueda caminar y hacer deporte. Y el colmo era que tenía bancas al costado de la ciclovía para que la gente se siente en la ciclovía.

E: Ah, complicado.

P: Era bien... era bien raro o sea yo entiendo la intención de querer optimizar espacio, pero de esa manera lo único que hace es generar... Y yo ahí sí tuve accidente, porque lo peor es que era un carril tan delgado. Y lo peor es que tenía muchas curvas. Entonces tú estabas doblando y te accidentadas porque venía el otro en el sentido contrario y era terrible. Eso sí fue un chiste, en realidad lo que pusieron ahí.

E: Si, como comentas parece bastante... no estoy muy de acuerdo con eso.

P: Y hay fotos de esa ciclovia. Mira, yo ahorita estoy radicando en Cusco y de vez en cuando voy allí, me voy a manejar. La última vez que fui, hace como tres semanas, pasé por Salaverry, perdón por la ciclovia esa que te comento y ya lo han mejorado, y agregaron los espacios y todo eso, porque incluso salió en el noticiero que la gente se quejó y accidentes y todo eso. Entonces la Municipalidad de San Isidro se encargó de modificar eso y año arreglaron bien.

E: Si, de todas maneras, supongo que, si la gente se pone, o sea comienza a reclamar, las cosas van a mejorar. Y más ahora con el uso que ha aumentado de bicicletas. Se muestran mucho más los accidentes y casos críticos como los que hubo. Ya me comentaste sobre la parte de señalética ¿Qué tan importante crees tú como ciclista que es la parte de señalética dentro de la ciclovia? ¿Qué tan importante es para ti?

P: No te escucho muy bien la palabra ¿señalética dijiste?

E: Claro. Me refiero a las señales, a las señales viales.

P: Si, para mi es muy, muy relevante, porque me interesa saber en qué sentido tengo que estar, en la distancia. Los metros, o sea los la división es... para es relevante para poder, o sea, si yo quiero ser un ciclista responsable, necesito si o si esas señales, porque si no, tampoco soy adivino. Necesito ese complemento para que uno pueda ser buen ciclista, porque hay mucha gente que tiene muy buenas intenciones y lamentablemente por esa falta o esa carencia de señales no lo puedo hacer. Y hay otros que también son malos y se excusan de que no hay eso para poder seguir haciendo lo que le da la gana.

E: Si, tienes razón ¿Cómo crees que es la señalética? O ¿Crees que, si se encuentra ubicada, bien optimizada la señalética que hay acá por la avenida Salaverry? ¿Como has visto, cuál es su opinión acerca de esto en específico?

P: Que no es buena, ni mala, es intermedio, porque si fuera buena creo que nadie tendría dudas con respecto a si esto es para para peatones, para ciclistas, es compartido como es. Entonces si hay esa duda de por qué no está bien señalizado, y segundo, es que normal normalmente cuando inauguran una ciclovia o cuando estaba a punto de elecciones el recién comienzan a pintar por lo menos las señales, las flechas y todo eso, pero luego de eso la descuidan y al final de tantas personas que pasan se va borrando eso ¿no? Tiene que haber una constante renovación y siempre mejorando para que no quede en el pasado.

E: Tienes razón, este... Con respecto a... me comentaste que fácil y la ampliación del mismo ancho de vía para la ciclovia de la avenida Salaverry y la implementación de señalética podría ayudar a que ésta sea de uso compartido para con usuarios corredores. Pero también ¿Crees que se podría implementar este uso para otro tipo de usuarios? O sea, no solo para personas que corren, en el caso de ahora por ejemplo se ha visto a los Scooter, las bicicletas eléctricas, etc. ¿Crees que también podrías llegar a compartir este la vía con este tipo de usuarios? O a ¿que piensas tú que podrías limitarte a compartir la vía?

P: Hmm, bueno a ver, las ciclovias son para bicicleta ¿no? Y cuando hablamos de compartir, podría ser para peatones y que puedan trotar, puedan correr, tampoco van a estar volando ¿no? No van a estar veloces, entonces para que más o menos manejen ese margen de trotar, caminar. Con respecto a las motos eléctricas y Scooter, yo no la podría considerar para compartir porque tiene una velocidad mayor al de las bicicletas y, eso también genera conflicto porque se meten y como ni siquiera tienen breveté ni permiso y todo eso, hacen lo que le da la gana. Y eso

también es bastante peligroso, por eso ni las motos, ni los Scooter creo que podría, bajo mi punto de vista, compartir con ellos.

E: Está bien, me parece genial. Usted, siendo sinceros claro, ¿ha respetado a cabalidad la señalética que se encuentra en la avenida Salaverry? ¿si has logrado respetarlas o en algún momento has dicho que está por gusto o no debería de ser esto así? Me pasa un poco. No sé ¿Si logras respetar la señalética?

P: No, hubo oportunidades, o sea, como te digo, mi prioridad es poder respetar, pero a veces, y no me excuso con eso tampoco, porque no, o sea es un error y la idea es admitirlo y mejorarlo y evitar que vayas a sucedes. Pero a veces por un tema de hora, de lo caótico que es Lima, uno ha tenido, no la obligación, pero me tuve, tuve que infringir y es así, pero la idea es que no... la idea era no hacerlo muy seguido y pero si, si lo he hecho antes de la pandemia.

E: Claro, ya para finalizar la entrevista. Como pregunta final, coméntame acerca de ¿si la señalética en la avenida Salaverry te ha hecho sentir seguro para manejar la bicicleta? O sea, conocemos de que la ciclovía es aislada, ¿no? Felizmente problemas con carros y con motos en general no las tienes dentro de la ciclovía, puedes tenerla en las intersecciones, claro, donde es ahí donde tendrías el encuentro con carros y todo ello. Pero de todas maneras me gustaría saber si en realidad el hecho de manejar por la ciclovía, el hecho de la señalética que se encuentra tanto en el suelo, horizontal que es las líneas, tanto verticales como los semáforos, la parte donde te dice, los altos, etcétera. Tales cosas ¿te han hecho sentir seguro? O sea, enfocándonos, claro, solamente en la ciclovía de la avenida Salaverry.

P: Ya, tiene que ser un ¿sí o un no? O puede ser en escala

E: Coméntame ¿Cómo te has sentido? Pero dime, el término medio puede ser un poco más o menos, o sí o no, normal como tú desees.

P: Ya mira, yo creo que, ni muy seguro ni muy en riesgo, o sea intermedio. Claro en mi experiencia conozco ciclovías mucho más óptimas, entonces esto a mi punto de vista y experiencia manejando bicicleta, no solamente en Lima y en Perú, sino en otras ciclovías de otros países. A esta la pongo en intermedia, se puede mejorar.

E: Claro, este... ¿que en cosa se podría hacer para mejorarla?

P: Lo que hemos hablado de la señalización, el espacio, el espacio es un poco recortado para mí y la iluminación también la iluminación, porque a veces hay partes que no, o sea Salaverry es grande, pero hay partes donde, por ejemplo, si no me equivoco, en la cuadra que está en Frecuencia Latina, como llegando a un colegio, ahí no hay mucho movimiento, mucha iluminación.

E: Claro, desde la cuadra del Rebagliati hasta Canevaro por esa parte, por esa zona ¿no?

P: Claro, claro, en esa zona. O sea que no hay iluminación, pero no es tan buena, es la iluminación de la calle, pero por los árboles que están al costado de la ciclovía hace de que no sea tan buena ¿no? Tienes que tener igual, bastante cuidado, la idea es que pueda tener una iluminación bastante óptima, como en otras ciclovías que hay. Eso, por ejemplo, la iluminación, señalización y el espacio.

E: Claro, eh, sí, te comprendo. Bueno, terminamos la entrevista. Gracias.

#### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Leyla

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado (vía videollamada)

**Duración de entrevista:** 39 minutos y 58 segundos

E: Ya está grabando entonces y cómo te había comentado no es necesario mencionar tu nombre sí es que para para fines con fines prácticos te voy a llamar entrevistado está bien

P: sí no hay problema

E: ya entonces comenzamos bueno comenzaré con la entrevista a la entrevistada número dos eh usted qué tipo de actividad física es la que más realiza

P: actualmente la bicicleta hacer ciclismo

E: un practica el ciclismo urbano como tal o ya el ciclismo como deporte desde

P: depende lo que pasa es que soy una persona que se moviliza mucho en bicicleta literal este yo no salgo si es que no estoy en bici así sea el trabajo sea la oficina sea reuniones y los fines de semana se aprovechan para hacer en sí ciclistas y ciclismo, ciclismo

E: me parece genial más o menos desde hace cuánto usas la bicicleta

P: la utilizo hace dieciséis años aproximadamente

E: aproximadamente dieciséis años y cómo se siente con su uso o sea a que más o menos está dirigido me comentas de que es un tanto a movilidad pero también hace deporte cómo te sientes con luz con el uso

P: bueno cuando hago deporte es para una distracción para algo para despejar mi mente para yo sentirme bien conmigo mismo no, pero cuando es un poco plural cuando es para ir al trabajo no este no es tanto lo que me gusta pero es la forma en que yo tengo para movilizarme uno por el tema por el COVID por qué no hay nadie a mí costado soy yo sola, ya voy a mi ritmo voy yo pues por dónde decida, claro siempre tratando de respetar este las calles las avenidas los semáforos y todo lo que esto concurre para llegar a mi destino

E: entonces ahora tú manejas la bicicleta para desplazarse a para trasladarte por lo que es la pandemia, pero antes de lo que es la pandemia te trasladadas con la bicicleta o si utilizabas otros

P: antes de pandemia si también ósea siempre lo he hecho, pero ahorita es como que le veo los puntos a favor que tiene en irme en bici siempre lo he hecho ahora, no con las medidas que ahora te exigen, no, ahora eso todavía no era como qué más simple no había tanto movimiento en bicicleta es más el valor mismo bicicleta económica que actualmente porque como se volvió un boom pero bueno

E: si hay algún problema entonces dime por qué cosa cuál es la razón de que tú hayas escogido la bicicleta no sé por qué no o scooter ahora creo que incluso hay este skaters y aparatos eléctricos que podrían ayudarte a tu desplazamiento porque has escogido la bicicleta

P: lo que pasa yo de forma personal he tenido también scooter me lo regalaron para navidad del año pasado y ya lo he vendido no me acostumbro siento que no va a mi ritmo, con la bicicleta es mi fuerza es mi energía es mi ritmo es la zona por donde yo quiero ir o sea es lo que yo quiero y decido como tal si yo quiero ir pues fuerte le pongo un poco más aceleró en cambio en el scooter no es como que no tuvieses una desconfianza y te digo así de que cuando frenaba no frenaba la forma que yo quería como freno a la bici que siento que frenó a veces hasta en seco, en el scooter demora demasiado en frenar y era una cosa de que dije no, esto no me gusta después sí que la bicicleta por ejemplo vas a tu ritmo tu le haces un mantenimiento de forma anual como si fuera un carro no claro no te lo exige MTC la pero ya eso depende de uno del uso que le des ahora en cambio la scooter cada cierto tiempo tienes que hacerlo mantenimiento en la noche tienes que dejar cargar para la batería todo esto, entonces estos aparatitos que van este es uno más práctico y no te hacen sudar tanto como la bici poco más cómodo poco más rápido este requiere de energía entonces siento que era más el desgaste de manera personal de que tengo que enchufarlo la batería no pues trabaja también me pasó que una vez me olvide enchufarlo y pues llegue hasta medio de la ruta tuve que caminar hoy no olvídate en cambio con la bici y no me pasa eso sabes mi propia energía es mi propio ritmo y es como que no se va a acabar la batería a menos que se baje una llanta pero eso es muy raro

E; aparato que utilizas para poder expresarte es la bicicleta no utilizas la bicicleta normal o alguna eléctrica o creo que alguno de asistencia hay una bici de tipo asistencial utilizas la normal

P: la normal la que la que todos conocemos o sea como que la montañera podría ser la bicicleta montañera, esa uso, no uso la de paseo porque la de paseo se malogran mucho en la parte de atrás de la bici tienen unas éstas cosas lo que hace rodar a la bici no me acuerdo ahorita el nombre se malogra demasiado es el contrapedal entonces al año por lo menos tiene que cambiar unas tres cuatro veces y para el uso que yo le doy créeme es una pérdida de tiempo por eso decidí comprarme una bicicleta montañera que por lo menos me dura dos años y créeme que voy súper tranquila o sea no hay ningún inconveniente con mi zona, te decía que ya es por comodidad de uno yo me siento más pura con una bicicleta montañera que no me cuesta tanto para las subidas y las bajadas por qué tienen los cambios y eso me ayuda totalmente para llegar a mi destino

E: es claro si podríamos catalogar la bicicleta que tú usas en cuanto a precio es de gama media alta, no las bicicletas montañeras de alta media alta

P: si de media a media alta

E: a ver y conoces la ciclovia de la avenida Salaverry has llegado a cruzar por esa ciclovia

P: sí claro que sí y tú

E: cuándo has quedado a transitar por la ciclovia con qué motivo fue adónde te dirigías o por qué razón ibas

P: las oportunidades que he tenido de hacer todo el recorrido completo de la ciclovia es cuando me iba a ser el centro al centro de lima para ir a hacer un mantenimiento de la bicicleta o para no se osa tramos largos pero así usualmente cuando he ido he hecho paseos rutas largas después de terminar el malecón empalmaba con la Salaverry hasta cierto lado o me iba al centro comercial ósea sí la he usado en varias oportunidades y así pero tramos largos cuando necesitaba ir al centro

E: entonces podríamos decir que la frecuencia con la que has transitado por Salaverry tampoco es mucha no seas has transitado con fines bastante específico o podrías decirme cada cuanto a la semana o al mes más o menos transita por esta vía

P: a la semana posiblemente una o dos veces porque siempre iba al comercial siempre iba pero la que mas he usado sinceramente es la está en el malecón

E: ya continuamos entonces has ido por la avenida Salaverry con finalidad necesariamente transporte podríamos decir o también de recreativa y deportiva

P: de los dos en realidad ósea había oportunidades que sí me ha tocado como que hacer recreativa deportiva como también han habido oportunidades que solo de tránsito para avanzar mucho más rápido cuando salía de la universidad UPC para llegar a Salaverry, llegar a casa que yo estaba en la cuadra catorce de la avenida Peset ósea de todas maneras avanzaba por la ciclovia

E: usualmente donde qué distrito a que hice y todo te trasladabas cuando tenías que pasar por Salaverry

P: si justo la bueno la ruta san isidro porque vivía en ese entonces por ahí y pues cuando venía a visitar a acá a la casa de mi mamá en barranco, por eso te decía que también hacía la ruta del malecón

E: ósea desde san isidro hasta barranco más o menos podríamos decir, me comentaste también que ibas a la universidad la UPC no que está en la misma avenida Salaverry eras alumna de la UPC

P: Si

E: y hace cuánto más o menos dejaste de ser alumna del lado de la UPC

P: el año pasado

E: porque usualmente cuando eras alumna transitadas mucho con mucha más frecuencia por la ciclovia

P: puedes creer que yo mi sede principal era en la que está en Monterrico y me iba también en bici de Miraflores y me iba todo Angamos hasta la UPC que estábamos hacia al final de Angamos claro ahí no había ciclovía, tenía que lucharla con los carros tenía que buscar la forma de llegar pero llegaba

E: es un poco más complicado pero que percepción te da la ciclovía de la avenida Salaverry o sea comprándola en realidad con un ejemplo una calle que no tiene ciclovía y comparándola con una calle que sí tiene una ciclovía pero no es segregada como la de Salaverry qué opinión tu tendrías sobre dichas ciclovía

P: mira yo estoy totalmente de acuerdo que existe una ciclovía en las principales calles por el nivel de tráfico que existe ahora dentro de lima a mí me parece que o sea el nivel de, no hay un orden aquí automovilístico si bien es cierto su pico y placa no aplica tanto para todos porque tanto debería ser como particular como privado no pero bueno pero si estoy de acuerdo de que existe una ciclovía es una manera muchísimo más rápido de llegar de poder movilizar y es como que también le das otra opción al público para que lo haga aparte que haces deporte un poco toda la carga del estrés del trabajo llegas más relajado o sea yo soy créeme que soy la única persona que llega feliz al trabajo y todo el mundo me pregunta por qué y hasta ahora me entienden como una persona llegar feliz al trabajo y yo qué bueno porque he escuchado música no escucho que hay en el micro no me he peleado con la que se sentó a mi costado por el por el del pasaje, pero también acá cuál es la ventaja que yo estoy cerca casi a todos lados ósea estoy cerca de mi trabajo a mi casa entonces es como que yo lo tengo más fácil y hay personas que estén súper lejos no hay una ciclovía entonces la de Salaverry me parece una buena opción claro el tema de los semáforos para las ciclovías ya viene ahí el pleito con los carros porque y eso es lo que a mí un poco me incomoda y también es la inseguridad, hay carros que doblan a la izquierda en la misma avenida principal como Pershing con Salaverry o más arriba no me acuerdo cómo se llamaba antes de llegar a la pacifico también en esa avenida se hace un mundo los carros se quedan en medio en la mitad donde prácticamente tendría que pasar la ciclovía o es más a la gente que también sale a correr o sea no solamente impide el paso para el que está en bicicleta sino también para la gente que sale a correr han habido cuantos accidentes así si es la vía está súper bien pero es complicado tratar de cruzar estas avenidas es cuando cruzan las avenidas súper principales no como te digo Pershing con Salaverry, Salaverry con Javier prado

E: entonces es en cuanto a estatus podríamos decir los estatus de diseño de mantenimiento podríamos decirte que la avenida Salaverry si está bien comparado con otras ciclovías en todo lima verdad o

P: sí yo soy de acuerdo es más el año pasado antes de pandemia o durante pandemia hace dos años aprox comenzaron a hacer el mantenimiento no sé qué sinceramente porque ya no he hecho esa ruta hace como medio año si es que llegaron a terminar o avanzar pero de lo que es desde el ejército hasta Pershing comenzaron a hacer mantenimiento porque ya en vez de ciclovía aparecía así ciclo hueco porque estaba y es que recupera árboles los árboles cada cierto tiempo las raíces crecen a cierto nivel y pues todo Salaverry está lleno de árboles se va creciendo el arbolito y destruyendo lo que es la pista o lo que es para la ciclovía y eso lo destruye la hace hueco levanta más lo que la gente camina anda pues destruyen y hay necesita mantenimiento y lo hicieron hasta cierto tramo por eso te digo no recuerdo no me he percatado si es que lo han terminado sin es que han avanzado ahí sí no sé pero de qué tienen estos mantenimientos y si o ósea a mí sí a mí yo sí me adapto mucho con el tema de la ciclovía me gusta bastante es más estoy más de acuerdo de que sea en el medio de la pista como para ciclistas no o bueno pero no que valla la vía al lado del carril de los carros como lo hacen a la mano izquierda en algunos distritos eso me parece pésimo porque hay que no sabes qué es un dolor de cabeza bueno

E: sí si justo eso el mantenimiento lo realizó la municipalidad de lima porque el aumento de venta de bicicletas en el mismo lima había subido mucho mucho mucho había quintuplicado o

siete veces más estaba comprando a cada persona entonces terminaron el mantenimiento de todo de todas las ciclovías de la avenida Salaverry desde el parque de la pera hasta el campo de Marte lo acabaron en bastante bueno no se demoraron tanto como usualmente lo harían y ya iba a terminar pero si me comentan de que había sido muy en realidad estaba en muy mal estado si he llegado a pasar por la avenida Salaverry antes y había bastante huecos las raíces de los árboles entonces continuado bueno sería y me comentas también de que en esta avenida había ciertos problemas en los cruces en lo que son las intersecciones cuando ya no te protege la segregación que hay y la segregación vegetal de ahí sino que tienes que encontrarte con los mismos autos y en avenidas principales como Pershing me comentaste luego la Javier Prado y la que te referías antes creo que es para llegar en la pacífico es la de Canevaro creo porque también es una avenida donde hay bastante concurrencia de carros y de que había problemas con los semáforos no me podrías explicar un tanto más esa parte ósea cuál es el problema o a qué dificultades se expone el ciclista en este tipo de intersecciones, te estaba preguntando me habías comentado acerca de que los ciclistas bueno por lo menos acá en la avenida Salaverry había un problema habías notado en los problemas que había en las intersecciones donde están los semáforos en esas avenidas principales de Pershing Javier Prado y supongo qué hace rato te referías a la avenida Canevaro que está justo antes de llegar a la universidad pacífico eso también creo que es una de las más concurridas me podrías explicar más o menos a qué te refieres a que te referías con eso es más o menos a qué se exponen los ciclistas en este tipo de intersecciones

P: si en realidad por ejemplo no cuando por ejemplo todo lo que es la avenida Salaverry estas a izquierda o derecha para ambos pues el ciclista al igual tiene que cruzar no pero como también sirve de intersección para doblar para que los carros doblen a la izquierda o la derecha prácticamente ellos se cuadran en esa en esa altura impiden que el ciclista o el corredor pueda avanzar entonces esto genera un poco de tráfico o viceversa no por ejemplo ya ahí no te dejes pasar si es que hay dos carros que se ponen en esa intersección a menos de que sea bien respetuoso y te de pase es muy raro pero si este es el problema siento de que uno se pone mucho porque lo pueden atropellar o el que viene atrás puede sufrir el daño porque no lo ve o se confía que tú vas a pasar ellos no ah también cuando ya tú estás intentando cruzar ya como que de una u otra forma ya esquivaste los dos primeros vehículos que estaban adelante tienes que de nuevo sufrir para los otros dos que vienen que son los que están como que el primero que te digo son los que están de bajada los que están de entonces ya y a cambio el semáforo ya ahí imagínate vienen todos los carros los buses que se van toda la Javier Prado entonces te imaginarás que todos están apurados y nadie te va a esperar claro como medio y tú no sabes que vas a hacer ósea me refiero a la gente que está comenzando a manejar a los que están pues aprendiendo no porque algunos también intentan que estas vías las usen para dos para poder aprender y todo pero ahí de esa forma créeme que nadie y sobre todo en hora punta nadie podría pasar o sea se hace un tumulto.

E: es bastante complicado claro también estoy de acuerdo contigo me parece bastante complicado y la verdad es que sí me parece uno de los problemas destacables que hay esta avenida y en cuanto a los semáforos has tenido algún problema con los semáforos de los cruces de la avenida Salaverry ósea alguno que no funcione alguno que no se veía mucho que estaba viejo no se, has sentido en que hay problemas con eso o sientes que si estaba aceptable si están normales

P: creo que la ruta que me ha tocado como que la más concurrida no, pero sí llegó más al centro de Lima como por el ministerio de trabajo hay sí hay semáforos deteriorados semáforos que son muy antiguos que la luz en vez de rojo parece naranja pero claro por inercia tú sabes que ese rojo pero en realidad si necesitan un mantenimiento en cuanto al tema de señalización sobre todo ahora que supuestamente le llaman semáforos inteligentes pero más me parece un semáforo cuantitativo que te dice cuántos segundos falta que ya te está avisando faltan cinco

segundos claro el del carro acelera pero el de la bici es consciente y sabe hoy no eso no lo hago mejor me detengo

E: modernización de algunos semáforos no y me parece que hace un momento también pues estábamos conversando acerca de lo que es los otros usuarios que existe en la misma ciclovía de Salaverry ósea me comentaste acerca de las personas que salen a correr de las personas que manejan scooter y creo que hay algunas que simplemente salen a caminar no se qué piensas sobre todo eso, yo estoy a favor en realidad porque son área de esparcimiento y con los pocos que hay acá en lima sabes yo si estoy de acuerdo que las personas que caminan o salen a correr porque aparte de ser ciclista también soy corredora entonces sí es como que este ósea trato yo de convivir con los dos porque hacen que me salgo a correr como hay días también que algo hacer bici entonces sé que es una comunidad donde uno tiene que saber sobre llevar uno con otro pero acá viene un poco el tema del scooter y los motorizados que hacen delivery que también entran a la ciclovía y ahí es donde ya no estoy de acuerdo, acepto a los que corren salen a caminar parejas un grupo de familias ciclistas y por último los de los scooter estos que van más de treinta pero del motorizado que hace reparto y que se meta ahí para ganar el semáforo no sé pues para ganar tiempo ya y si no estoy de acuerdo porque me parece que ya ellos cometen una falta porque aparte de que corren, corren el riesgo que roben porque ahora te roban en moto o sea y estos son los primeros que andan ahí al acecho

E: sí de todas maneras para comentarte un poco en cuanto a la normativa lo digamos lo real que debería de darse cuando una vía es denominado como ciclovía es únicamente para ciclos y para bicicletas entonces se dice o bueno la normativa comenta de que personas peatones en general sea cualquier tipo de usuario el único momento en el que se encuentra permitido utilizar la ciclovía es en intercepciones para cruzar entonces justamente la parte de la problemática que estoy tocando en la tesis es de conflicto de uso de esta avenida como sabemos esta se encuentra segregada incluso hay un jardín, se encuentra segregada por jardines pues muchas personas que salen a caminar salen a correr desde un punto de vista bastante controversial el corredor que no tienen una vía donde pueda realizar el deporte y desde otro punto el ciclista te dice no pero esta es mi vía y tú por qué tienes que entrar a mi vía entonces es un punto bastante controversial incluso han habido personas de serenazgos que recomienda a los mismos ciclistas que van a quejarse de que parece que hay dos vías dentro de Salaverry entonces comentan que una de las vías es para correr en otra de las vías es para ciclistas entonces pero legítimamente dentro de la normativa está otra cosa entonces ahora hay bastante dilema bastante controversia en cuanto a que se debería de hacer cómo se podría hacer y de qué manera podríamos no perjudicar ni a los peatones ni a los ciclistas entonces justo por ello también es que estamos realizando todo esta entrevista teniendo en cuenta lo que te comente a ti te parecería adecuado entonces qué lo que se está dando actualmente que es el uso de bastantes usuarios se puede emplear también a peatones a las personas que utilizan scooter

P: ósea se podría hacer como que dentro del mismo jardín bueno son ideas para que para que los corredores puedan andar por ejemplo en lo que es Miraflores esta la vereda un espacio más de la vereda por la misma vereda y está al lado de la ciclovía, ahí si se diferencia y ahí sí hay como que el señor respete que esto es una ciclovía señor no este es para correr entonces ya se diferencia también porque está bien señalizado, en cambio yo recuerdo ya las habrán cambiado cuando tú comenzabas en ejército cuando entrabas al ejército para la ciclovía había ahí tu letrerito que había pues una persona caminando y el ciclista o sea se puede entender de qué es para correr y para caminar y para hacer bicicleta o sea ya de por sí y es que dice si es que es más hay gente que pasea perros que también anda por ahí con su perro

E: En realidad es bastante controversial porque la misma señal indica en lugar de aclarar las dudas que puedas tener te estas confundiendo un poco más porque una persona y como peatón yo miro ahí que hay personas caminando y obviamente que voy a querer entrar a poder caminar incluso por esta parte de acá de Rebagliati por toda esta zona hay estaciones para poder hacer

ejercicio y una persona con bicicleta y vaya a hacer ejercicio medio complicado lo normal sería que ahí haya personas peatones que vayan a poder realizar ejercicio, justamente todo ello es lo que se está tomando en cuenta para eso pues no, en todo caso tú crees que una salida para poder aclarar estas confusiones de las que estamos conversando podría hacer la mejora de la señalización

P: sí yo creo que la señalización y también como que estos avisos cómo que informarle ojo esta vía es exclusiva para ciclos no se para bicicletas o lo que se quiera incluir no es para caminar pero ahí viene la gente que corre la gente que pasea al perro entra a quejarse y le tienes que dar una opción y esa opción ya es pues hacerle no sé pues dentro de lo es el pasto ponerle no son piedritas pero es como que para que ellos puedan caminar o agrandar un poco más por ejemplo hacen me parece que lo pintan de color verde para los que caminan de rojo los que estén bicicleta y una cosa así, como hay por ejemplo en la avenida Arequipa solamente está pintado y te dice verde como que para las personas rojo para bicicletas y lo que no está pintado pues un público en general

E: tú has llegado a tener algún cruce o algún inconveniente con otro usuario siendo corredora con un ciclista o siendo ciclista con un corredor o con alguien que maneja scooter o algo

P: mira en el cómo se llama en Salaverry no me ha pasado he visto sí he visto personas de ciclistas reclamarle a los carros oye date cuenta que estás parando en la mitad del camino, no es para detenerse no me puedo pasar la luz roja que tiene sentido, sí pero no me dejas pasar a mí o sea la bicicleta, entonces hay esos comentarios sin que también como que trae mala onda para los demás también hay gente que se agarra de manos no me ha tocado pero pues hay la gente anda un poco con todas las preocupaciones encima y pues eso es un poco lo que los pone pues ahí intensos cuando se trata de pelear porque en realidad es una pelea

E: en cuanto a no sean con carros, con peatones o con personas que salen a correr llegaste a tener, o fuiste tú misma llegaste a tener este inconveniente

P: sí sí he tenido el inconveniente, eso lo he tenido en el mismo morro solar lo que pasa que yo voy a correr al morro solar pero también voy a servicio entonces ahí está parte que le llaman la sep no sé si has escuchado te han hablado de este, hay una vía que le llaman la z que supuestamente ha sido creado por los ciclistas, como que lo más alto que es la antena y de ahí hacen sus piruetas para caer en bicicleta pero esa línea de dónde van los ciclistas también los hacen los corredores es como que permiso voy a pasar permiso entonces el que corre no sabe si correr regresarse salir a hacer otra ruta o no sabes pero para correr está muy bueno es una buena ruta entonces sí me ha pasado de que yo corriendo me han dicho amiga esto no es para correr esto nos hemos hecho nosotros los ciclistas dice por nosotros y ellos como que se sienten que los corredores han ido a invadir su espacio entonces y ahí viene el tema del señor pero si va a pasar pasa yo me pongo estado no me incomoda, no pero siempre vienen a molestar que no entonces ya vi la molestia del ciclista de que te vea y que está interviniendo su camino y como que se irrita pues como uno va corriendo con el corazón en la boca, no te vas a poner a pelear no viene al caso

E: En todo caso lo que es tu punto de vista para entender un poquito mejor es que no se tiene que separar un tanto más a tales vías para ciclistas o tales vías para corredores, serían una medida de juntarlos, pero darles los instrumentos darle las vías adecuadas para que no exista rozos entre ambos no

P: Sabes que pienso yo que debería haber una señalización por ejemplo este ok esta es una señalización roja para bicicletas y al lado una de color verde no se de lo que le quieran poner de color de este color para los que corren por favor evitar entrar a las de otro color para no interferir el deporte que vaya a desempeñar esa sería una opción o otra sería esta es una vía solo para bicicletas por favor tener en cuenta de que sí lo está usando con otros fines pues tener los cuidados del caso, evitar, yo creo que así ya te avisan porque como te decía la señalización también es mala y con eso pues no ayuda para el que vaya a ser el deporte

E: aparte de ello también involucraría aumentar la señalización o acentuarla, en cuanto a la señalización hay un boom que involucre de todas maneras el conocimiento de algunas personas de conocer la normativa vial por ejemplo pues qué significa ese tipo de símbolo que significa de que la bicicleta se encuentra allí y etcétera en tu caso sientes que conoces esa parte de la normativa conoces parte de la señalización

P: sí conozco las señalizaciones tanto para bici como para carro he tratado de aprender y sí yo creo que sí la se

E: y ahora como habíamos desde el inicio se han estipulado más reglas para poder manejar bicicleta creo que ahora se necesita el uso de banda reflexivas el casco obligado, estás de acuerdo con eso tipo de normativas que han aumentado

P: mira yo estoy de acuerdo hasta el casco porque sí me parece un casco es más hasta debería existir un rango de casco porque casco prácticamente se ponen cualquier cosa que no protege nada , pero el tema de las luces de ponerte la casaca llamativa de ponerte en la pierna en la parte de abajo algo con una luz reflexiva fotoluminiscente creo que se llama, no me acuerdo este eso sí no estoy de acuerdo porque yo que voy con ropa de vestir al trabajo más la bici más el casco más que el saco, no se ponerme eso encima ósea es súper incómodo ya de por sí ir con ropa de vestir al trabajo es incómodo con la bicicleta o bueno más que incómodo es como que ya estas, ya estás vestida, ponerte otra cosa encima un chaleco ponerte un accesorio más en la pierna es más tedioso y a veces te olvidas y también yo me olvide el casco y dije ay no ojala que no me pase nada y que o sea pero ya iba algo más cuidado agarre otra ruta menos no tan principal, auxiliar pero ya lo manejó por qué se dice acá pero hay gente que está lejos hay gente que no

E: es un tanto más complicado si, tienes bastante rato y dime en qué pues ya para para un tanto concluir con la entrevista, este más o menos qué partes de la avenida Salaverry a lo que recuerda sientes que necesita un poco más o que sientes que están en un estado un tanto más crítico qué son las que me comentaste que son las que tiene intersección con las avenidas principales a esas otras más o existen otras más

P: no yo creo que esas, que más he concurrido , los que yo te podría decir si esas son las que necesitan como si este porque poner un policía sería bueno porque a veces cuando son policías empeoraron las cosas pero sí es como que necesita un punto más no sé si darle unos minutos más para que pase la ciclovia en el semáforo bueno no minutos unos segundos más, diez segundos más o que el carro sí o sí se detenga antes de cruzar la vía no en la mitad no se son como qué cosas que sí veo que faltan ahí y que sí sería una buena vía una buena ciclovia

E: sí comprendo bueno esas son todas las preguntas terminamos con la entrevista

#### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Frank

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 32 minutos y 7 segundos

E: bueno voy a comenzar la entrevista al entrevistado número 3 comenzamos. ¿Primero le gustaría saber que tipo de actividad física realizas?

P: ya, yo le dedico a manejar bicicleta por las ciclo vías de preferencia

E: ¿eeh, es la única actividad física que realizas o es la que practicas más?

P: de vez en cuando hago ejercicios en casa ahí viendo videos de YouTube pero lo que más tiempo que me toma es la bicicleta y debe ser porque la uso como un medio e transporte, mas que los micros y ya la uso entre 30 minutos al día

E: ¿desde hace cuanto más o menos usas bicicleta?

P: bicicleta manejo desde que tengo como 8 años pero acá en la netamente usando bici llevo unos 4 P 5 años mas o menos

E: ¿me comentaste que utilizas la bicicleta con diferentes motivos, cual seria la razón principal podrías decirme y comentarle también por qué otros motivos a parte de la principal?

P: ya la principal es como medio de transporte porque el carro no te deja muchas veces donde quieres por ejemplo si tu tomas un carro hasta cierto lugar de ahí a veces tienes que caminar todavía o a veces hay rutas que no te dejan, no están tan cerca a tu destino entonces si no es muy lejos hasta 40 kilómetros quizás se puede usar bicicleta entonces mi motivo principal es ese porque yo voy de acá hasta lince casi diario y la bicicleta es la real ayuda porque llego mas rápido ya es un tiempo fijo y al esperar carro no sabes cuanto se demora y además económicamente ahorra pero también otro motivo por el que uso bicicleta es que con esto de la pandemia no salgo mucho a hacer deporte todavía ni a correr, antes corría todavía a veces en ciclo vía y con la bicicleta es como hacer ejercicio esos son los 2 motivos principales

E: claro me parece bueno eeh justo comentaste de que normalmente te desplazas por la ciclo vía cual es la que mas utilizas en todo lima?

P la de Salaverry y la de la Arequipa esas son las 2 principales pero mayormente la de Salaverry porque esta cerca de la casa

E: ¿claro me comentaste que normalmente tienes como finalidad el distrito de lince desde donde partes y más o menos cuanto tiempo demoras en transitar desde tu origen hasta tu destino?

P: eeh ya parto acá de Jesús maría y hasta lince son de 10 a 15 minutos más o menos pero cuando uso la ciclo vía de Salaverry más que todo es porque a veces también voy a recoger unos pedidos que hago y esos pedidos están justo en San Isidro al final de la ciclo vía de Salaverry y recorro 30 cuadras y bueno ida y vuelta hacen 60 cuadras por ciclo vía de Salaverry y eso lo hago 2 cada 3 semanas la o menos cuando voy a recoger los pedidos

E: ah si eso es lo que me acabas de comentar justo lo que te quería preguntar con que frecuencia usualmente eh transitas por esta ciclo vía si me pudieras dar un promedio de cuantas veces a la semana?

P: a la semana eh una vez más o menos, la ciclo vía entera como te digo un par de veces al mes sería cada 2 semanas pero parte de la ciclo vía que es una 10 cuadras mas o menos una vez a la semana como para dar una vuelta y volver

E: claro. Entonces si llegas a conocer un tramo bastante distante de la ciclo vía en Salaverry y le gustaría saber que inconvenientes haz sido expuesto como ciclista?

P: el primer inconveniente que he visto el año pasado porque este año ya está mejor, el año pasado hubo unos cuantos meses donde estaban haciendo obras en las ciclo vías y entonces habían hecho, como que habían tomado parte de la pista y le habían puesto estos separadores que usan para cuando hacen obras y era como que una ciclo vida alterna porque la ciclo vía estaba destruida y ese era un inconveniente porque a veces los carros pasan prácticamente por tu lado y no es tan seguro porque normalmente uno como ciclista se acomoda a la parte de la derecha y como esto está a la izquierda de cada carril es un poco temeroso uno es eso y lo otro que ya también hay gente corriendo en la ciclo vía y de alguna forma seria bueno que la gente corra por un costado pero hay gente que se mete al centro y hay que estar tocando el Clapton bajando la velocidad porque a veces están con sus audífonos no escuchan y tienen que pararte y decirle por favor que se muevan porque es ciclo vía no es una lista de carrera y uno mas que te diría que a veces es un poquito feo es que hay intersecciones que son peligrosas por ejemplo una de ella es terminando el Real plaza esa intersección es una avenida que tiene como 8 carriles 4 en cada sentido y cuando cambia el semáforo algunos carros entran, doblan, otros se aparecen de otro lado y hay que tener bastante cuidado, la Javier prado también es un poquito fea eso es un inconveniente porque si no tienes mucho cuidado o no conoces alguien que no viene tan seguido a la ciclo vía o primera vez puede tener un accidente porque como te digo un carro entra por un lado, otro por otro lado y te mareas un poco

E: claro. Tocando punto por punto lo que me comentas primero me mencionaste que ro año pasado estaban haciendo el mantenimiento de la ciclo vía de Salaverry esta fue de todo el tramo, desde el campo de marte hasta el parque la pera, se supone que este mantenimiento fue por que antes no se encontraba en un muy buen estado eh tu lograste conocer la ciclo vía antes y ahora que justo ya se termino con el mantenimiento lograste transitar por esa ciclo vía en antes y después?

P: si, si de todas manera yo creo que no estaba tan mal la ciclo vía antes la verdad peor imagino que no solamente han querido mejorar estructuralmente si no que se vea mejor y yo la verdad pensé que iban ampliar el espacio de la ciclo vía pero al final mantuvieron la distancia y bueno en parte en bueno porque hay mas vegetación pero yo siento que ha sido una obra que no ha transcendido mucho

E: no notaste mucho cambio entonces?

P: aja así es

E: ah ya. Eso es en cuanto a la pista y cuestiones así, el segundo inconveniente que me comentaste es cuanto al uso compartido de la ciclo vía me comentas de que además de los ciclistas como tal hay personas que salen a correr y creo que también hemos notado que hay personas que manejan Scooter y otros incluso con bicicletas eléctricas y de pedaleo asistido me comentaste de UE no te parecen muy cómodas a ti como ciclista a ti manejar dentro de esta ciclo vía teniendo este problema de rivalidad de uso, estarías tu fe acuerdo en que se pueda adaptar esta ciclo vía con soluciones señaléticas para que se pueda usar por más de un usuario o sea llegarías a compartir esta vía con otro tipo de usuarios?

P: si y no. Si porque hallaría de todas formas y no porque si mantienen ese espacio va a ser un caos porque imagínate que son 4 carriles si lo podemos dividir así, de esos 4 carriles son 2 en un sentido y 2 en el otro imagínate si esos 2 de un sentido tendrías que ver como dividir uno para una persona que va a correr, otro para una persona que va a utilizar vehículo no motorizado como la bicicleta y otro para una persona que va a utilizar vehículo motorizado entonces serían 3 y 3 no alcanzaría entonces si amplían esa ciclo vías si de hecho que hay señales y todo eso sería chévere pero si no, no se que tanto ayudaría porque veo que hay personas que corren y pasa la otra, entonces ya no podría pasar o si pasa ya no estaría haciendo caso a las señales entonces de algún modo creo que una solución podría ser de repente que haya un poquito más de planificación en el uso no se como la Arequipa que los días sábado de tal hora a tal hora es netamente para correr y manejar bicicleta no entran carros, podría ser quizás eso entonces que de lunes a viernes de tal hora a tal hora de permite que las personas corran y de tal hora a tal hora de hecho esa ciclo vía la preferencia la van a tener los ciclistas peor de tal hora a tal hora se va a permitir que la personas corran con cuidado y por parte de los motorizados la verdad es que a veces tengo como que mi dilema propio porque por una parte creo que ellos deberían ir a la pista tanto Scooter como motos pero por otro lado también me da un poquito de pena porque o sea si tu estas en un carro, o en un bus en lo que sea que tenga 4 ruedas tienes las de ganar cuando te enfrentas con un motociclista, con uno que tienen Scooter o con uno que tienen moto eléctrica porque si tu lo chicas el que sale perdiendo es la moto entonces entiendo que varias personas que están en las motos eléctricas principalmente porque una moto lineal a gasolina, a combustible no entra a la ciclo vía he visto casos raros algunos que son muy atrevidos y se meten peor la mayoría no peor esas bicicletas que le ponen motor o bicicletas eléctricas entiendo que sienten miedo de que pueda pasar un accidente más que hay conductores que son malos conduciendo entonces me da penita un poco que los manden a la pista, quizás lo correcto sería mandarlos y que haya un poco más de control también, una mejor educación vial que sería bueno porque a veces las motos mismas quieren meterse entre 2 carros y cosas así entonces que no busquen su propia muerte también

E : entonces para resumir un poquito se podría llegar hasta el usuario de los peatones que salen a correr, lograr una convivencia con los ciclistas más no quizás con las personas que manejan

Scooter ni motos eléctricas ni bicicletas a motor eso es mas o menos la respuesta que me estas dando mas o menos?

P: si

E: ya. Tu como ciclista haz tendió algún inconveniente o sea haz tenido algún problema con otro usuario un incidente?

E: una vez me acuerdo que esta manejando bicicleta y se metió una persona corriendo por ejemplo entonces si de todas formas es un poco incómodo porque al final de hecho el que tiene la bici probablemente es el que salga ganado eso siempre y cuando tu como ciclista te importe a tu vida pero a veces hay algunos que preferimos evitar un accidente y por evitar eso el único que se termina perdiendo es el que va manejando. También en la intercesiones ge tenido problemas con algunos carros porque se meten a veces en direccional y uno no sabe qué va a entra de esa forma entonces también he pelado con algunos y con Scooter sinceramente no o esos motorizados que son convertidos no pero si me molesta bastante porque es como que al ser más rápido intentan pasarte y no me parece que pase eso la ciclo vía es para bicicletas y quieres pasar a todo mejor vete a la pista

E : claro sí. ¿Justo también quería hablar sobre el tema de esos inconvenientes con otros usuarios y quería saber más o menos por dónde es que llega a ocurrir mayor cantidad de incidentes más o menos entre qué cuadras es que llega a ocurrir este tipo de incidentes con otros usuarios, crees que hay alguna cuadra específica o te recuerdas más o menos donde ocurrió el incidente que tuviste?

P: ese que te digo del cruce fue justamente en esto de la marina con Salaverry este incidente con el otro carro, el incidente con la persona que se metió fue a la altura del UPC que esta acá en Salaverry y lo que te digo que me molesta de que a veces intenten pasar a todos eso en Salaverry no he visto mucho si no en otra ciclo vía que esta acá a media cuadra de mi casa que es María tei que si he visto que convertidos usan bastante

E :claro haciendo un poco más de enfoque en lo que me comentas el tema de las intercesiones cuando el ciclista está mucho más sometido al contacto con los carros, con vehículos motorizados en sí que percepción te da la parte semaforización de estas intercesiones que te hace sentir z te hace sentir cómodo, te hace sentir que están bien, que no se ven que piensas tu de los semáforos en este tipo de intercesiones?

P: acá en Salaverry me gusta mucho que tengan este conito de la bicicleta porque a veces hay un semáforo que están programados como para que la bicicleta tenga su propio tiempo y eso es bueno por que a veces tu miras el semáforo y piensas que es para todos y en realidad el semáforo es para los carros y para la bicicleta no se cumplen los tiempos entonces si ayuda bastante yo creo como te digo el problema no es tanto las señales, las señales pueden estar todas las veces que sea necesario si no creo que el problema va mas por las conductas de las personas porque pese a que hay semáforos que indican claramente que el tiempo solo es habilitado para que el otro cruce o solo para bicicletas no falta siempre algún chófer que se va a meter o también a veces el semáforo no esta indicando netamente para las bicicletas mejor dicho el semáforo indica que las bicicletas no pueden pasar y como peatón yo te digo que a veces yo he estado cruzando y hay ciclistas que esta en rojo para ellos, no deberían pasar peor aun así pasan y también esta mal eso pero de todas maneras acá en Salaverry que hay ese tipo de semáforos ayuda un montón

E: si claro. Justo me hablaste del tema de que la avenida Salaverry tiene 4 carriles, 2 para ida y 2 para vuelta, lo que se ha hecho actualmente la o menos por el malecón de Miraflores es compartir o utilizar uno de estos carriles para las personas que salen a correr y se ha pintado de un color bastante distintivo para las personas que salen a correr, para las personas que manejan bicicleta y para los peatones en si que no necesariamente salen con la necesidad de hacer deporte ni nada, simplemente despejarse, tu crees que podría revocarse esta solución que le han dado a esta ciclo vía en la avenida Salaverry?

P: ¿para entender bien me dices que han separado la ciclo vía tanto para bicicletas, como para personas que corren y personas que caminan no?

E: exactamente. Al costado de la vereda cogieron parte de la pista donde usualmente transitan los carros y lo que usualmente era para ciclistas también lo hicieron de la misma manera aumentando un carril más pero para corredores es decir al costado de la vereda hay un carril para corredores, al costado hay un carril para ciclistas y al costado ya es la pista como tal y como parte de la señaléticas lo que han hecho es pista toda esta vía de tanto los peatones como de los ciclistas de un color distintivo para que la persona que salga a hacer una determinada actividad deportiva pueda identificar de manera rápida por donde poder transitar y no afectar a los otros 2 usuarios. Crees que podría replicarse este modelo en la ciclo vía de Salaverry?

P: eeh primero creo que la vereda es para los peatones o sea y es algo que también me incomoda mucho de que haya gente caminando por la ciclo vía porque al correr todavía te paso porque correr por la vereda es un poquito incómodo pero que haya gente netamente caminando en la ciclo vía es a menos que estén corriendo y se cansen pero que se queden toda media avenida todo Salaverry solo para caminar creo que eso si esta mal creo que ahí también es falta de educación vial ahora entonces si quedan corredores y ciclistas y se pinta seria cuestión de probarlo la verdad porque yo creo que no va a funcionar al menos no en Salaverry me da la sensación que no y no lo digo tanto porque se pueda armar un caos si no que estoy seguro que muchas personas no van a cumplir eso pero bueno sería cuestión de verlo

E : claro de todas maneras no sientes que podría ser la solución ese planteamiento que se dio en Miraflores. Bueno creo que continuando nos vamos mas a un tema de la normativa vial conoces o te han dado a conocer acerca de las últimas reglas que se tienen que seguir para poder transitar por la ciclo vía?

P: mm entiendo que además de los protocolos porque se que tienes que ir con mascarilla y eso es algo que muchos no cumplen y esta mal, también tengo entendido que ahora es necesario el uso de cascos y también de luces nos e que tan cierto sea eso no he visto la normativa como tal pero he leído en noticias que ha salido que una ordenanza o algo así

E: si la ordenanza municipal en toda lima metropolitana te obliga a ponerle una luz frontal a tu bicicleta tu luz estroboscópica y unas luces reflectivas tanto a tu bicicleta como para tu mismo en tu vestuario lo puedas tener a demás del casco y de la mascarillas estas de acuerdo con esa disposición, sientes que es útil que llega a tener utilidad o no te parece?

P: ya si hablamos de utilidad yo creo que si o sea de alguna forma yo siempre usaba casco porque un golpe en la cabeza es muchas veces mortal incluso y las luces de hecho también más que todo en la noche porque en la mañana no es como los carros en bicicleta no lo veo tan necesario peor en noche me pongo en la piel de un chófer de carro o de moto y si veo a alguien que se viene con una bicicleta no me gustaría ser chófer porque lo puedes matar si no notas que hay una luz algo que lo distinga y como ciclista también yo soy consciente de que sin tener una luz en la parte de adelante o de atrás no le pueden reconocer y viene alguien y me puede chocar, entre ciclistas también puede pasar esto de que nos podemos chocar y me ha pasado que a veces estoy avanzando ya recién estando cerca me doy cuenta que hay otro pata en la misma vía ahora de que la gente lo cumpla la verdad es que yo ya no veo mucho que lo cumplan aunque creo que eso también depende de la idiosincrasia de cada uno o sea hay persona que si tienen esa cultura de prevención de evitar o cuidarse lo más posible como las mascarillas a la disposición esta pero no todos lo cumplen lamentablemente

E: si eso es justo lo que hemos estado viendo lo de que muchas de la gente que transcrita o bien no lo cumple porque no están de acuerdo porque piensan que es por gusto, algunos incluso va a su trabajo o se desplazan para ir al trabajo y es un poco o bastante tedioso de que puedan ir con una ropa de cambio que tengan esas luces reflectivas que te comento y todo y ahí tengan que cambiarse entonces tampoco hay una indicación de utilizar ese tipo de luces o bien por la noche o bien por el día tampoco está muy bien estipulado el reglamento en cuanto a esas

situaciones. Actualmente lo que se está dando se ha abierto un escuadrón de policías ciclistas que van a transitar por estas zonas y van a ver que cada personas puedan cumplir a cabalidad esto estipulado y también de que no se transgreda la regla hacia los ciclistas crees que eso te podría hacer sentir mucho más cómodo, mucho más seguro al transitar por la ciclo vía?

P: si o sea de alguna forma es a medida me parece mucho mejor que otras porque sinceramente las personas a veces no hacen casi hasta que alguien les ordena y creo que un claro ejemplo de eso es también que los sábados cuando hay esto de manejar no se como le llama en realidad pero cierran la Arequipa y puedes manejar, correr tranquilamente hay persona a orientadores entonces ayuda porque ellos dicen ya ciclistas izquierda los que corren derecha o cosas así y eso ayuda bastante y la gente se dirección bastante más que las propias señalizaciones que también son importantes se complementa pero yo creo que más impacto tiene que sean personas las que te indiquen que hacer

E: mm claro bueno terminamos la entrevista con el entrevistado número 3 gracias

### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Chapasa

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 35 minutos y 12 segundos

E: comenzamos la entrevista con el entrevistado número cuatro. Empezamos bueno lo primero que quería consultarte es qué tipo de actividad física realizas con mayor frecuencia

P: el ciclismo, el ciclismo urbano.

E: Eso es otra de las preguntas que te quería hacer a qué rama de ciclismo un poco más estas inclinado al ciclismo, lo urbano o ciclismo profesional, el ciclismo deportivo. Qué tipo esto de en qué más o menos hacia donde te inclinas, tú

P; ciclismo urbano, más que todo

E: claro

P: pero también me está llevando a hacer un poco este tipo más de rutas largas.

E: más o menos desde hacen cuando prácticas, el ciclismo urbano

P: ya de manera continua desde el año pasado, pero en realidad, yo manejo bicicleta, casi desde que era niño, pero por pandemia es que ya la bicicleta se ha vuelto mi día a día

E: claro es eso me lleva a la siguiente pregunta qué es lo que hizo que manejes bicicleta con mayor frecuencia. Entiendo que me respondes la pandemia. Pero qué razones de la pandemia. El hecho de no contagiarse el hecho de que haya disminuido el uso de transporte público cuál es la razón que te llevo a utilizar un poco más la bicicleta

P: evitar el menor contacto posible con las personas. Entonces, por eso opté por la bicicleta, porque sabía que los buses, era muy probable de que pueda contraer el COVID

E: utiliza la bicicleta, básicamente para transportarte y para hacer deporte. Me comentas no en qué porcentaje me podrías decir de qué utilizas para ambos motivos

P: para mí transporte, diría que un ochenta noventa por ciento y diez por ciento es como para entrenar, como para mantenerme

E: para entrenar pasear para las actividades pasivas, es justo lo que te iba a preguntar. También sales simplemente, a pasear por la bicicleta, te gusta simplemente manejar la bicicleta de por sí. O también es sólo como deporte o por transporte, has llegado a salir porque sí

P: sí, justamente cuando yo empiezo a usar la bicicleta, pues por el tema de la pandemia y todo este tema urbano, me di cuenta que ya llegaba a destinos mucho más lejanos para hacer algunos encargos de mi familia y de pronto dije bueno y por qué no puedo hacer una rutita larga y sin querer así me he ido hasta Pachacamac o Pucusana, digamos que una cosa terminó llevándome a otra

E: claro y cuando realizas estas rutas largas o te vas por un poco de tramos no tan usuales transita solo normalmente o tienes un grupo, con el cual te gusta hacer este tipo de actividad.

P: Normalmente me gusta ir solo, pero, por ahí alguno que otro amigo le digo oye voy a ir a tal día, a tal lugar, te animas y me dice ya y a veces nos juntamos

E: Ah, cómo te sientes más cómodo manejando solo o manejando en grupo

P: manejando solo

E: prefieres manejar solo entonces está bien nos vamos un poquito más al otro a la otra rama, que es la rama de transporte que es lo que usualmente por lo que usualmente utilizas la bicicleta, me puede comentar más o menos de distrito a qué distrito es el que usualmente transitas claro manejando la bicicleta

P: de san martín de Porres hasta barranco Miraflores.

E: esto es por motivos de trabajo de, de trabajo de estudio o por qué motivos normalmente transitar desde ese distrito hasta el otro

P: es por motivos este trabajo,

E: Usualmente si me podrías comentar más o menos en un promedio en la semana. Cuántas veces cuantos días es que, utilizas la bicicleta

P: en un aproximado de cuatro cinco días a la semana

E: me podrías comentar así a lo que recuerdes nada más cuál es tu ruta o sea las calles principales por las que transitas desde san martín de Porres hasta barranco lo que recuerdes nada más

O: haber toda la avenida universitaria, cruzó la marina y ya me voy por el malecón de Miraflores y ahí agarro todo lo que es la avenida ejército y ya me meto por la nueva ciclovía que es del parque bicentenario que cruza el puente y de ahí ya estoy en todo el malecón de Miraflores.

E: por todas estas vías que me comentas hay ciclovías o no todas

P: Algunas no tanto, no están conectadas del todo, pero si busco siempre ir por ciclovías,

E: entonces podríamos decir que te sientes un poco más seguro transitando por las ciclovías

P: claro

E: conoces las ciclovía en que se encuentra en la avenida, Salaverry

P: claro.

E: Te recuerdas, más o menos cuál es la razón que has tenido al transitar por la avenida Salaverry con qué motivo

P: de recreacional,

E: pues para pasear, esté más o menos hasta hace cuanto no le hace hasta hace cuánto tiempo no le ha llegado a visitar

P: hace un mes y medio dos meses y medio realmente que hubo una salida de varias comunidades de ciclista, por ahí

E: entonces saliste en grupo o saliste también solo,

P: no sea una coma hubo una convocatoria para hacer una movilización de ciclistas, y dije bueno. Voy a romper mi rutina de salir sol, entonces me sume a esta movilización

E: y qué tal y cuál es su percepción de la ciclovía de Salaverry.

P: Qué es justamente a mí parecer para la recreación para ir tranquilo. Para pasear

E: en cuanto a temas de seguridad, te hace sentir tranquilo.

P: Eh sí, por lo mismo que hay, que están en el centro de todo y porque hay árboles. Entonces en algún accidente, no se, que algún carro se le vacien los frenos o algo tenemos ahí los árboles que puedan proteger

E: claro se encuentra segregada por el jardín la ciclovía de la avenida, Salaverry y es un poco más complicado que un carro pueda tener algún choque con los ciclistas bueno. Este te comento que hace un tanto de tiempo más o menos el año pasado tuvo un mantenimiento de todo lo que es la pista y había un mantenimiento en cuanto a las señalizaciones todo ello se supone que fue

porque no se encontraba en muy buen estado la pista y las señalizaciones no se veían bien está un tanto despintadas y todo, pero tú conocías la avenida Salaverry antes, antes de este mantenimiento que hubo, el mantenimiento fue más o menos fue desde mediados de año del dos mil veinte hasta finales de año ya conocías

P: en realidad, hasta abril creo que recién han abierto, sí por ahí finales de abril, por ahí o quincena de abril, si ya lo conocía antes y claro yo no recién cuando vuelvo a transitar por ahí y este año cuando inauguran me doy cuenta de que habían mejorado la pista, a pesar de que estaba en muy buen estado está reparación me hizo dar cuenta de que de que si habían algunos registros

E; Entonces, en cierta manera no notaste significativamente los cambios que hubo recién cuando viste el mantenimiento completo o si fue abrupto el cambio para ti

P: no fue abrupto, pero si se sintió este un ligero cambio

E: claro. Eh bueno. Continuando me podrías decir, has tenido experiencia, teniendo encuentros con otro tipo de usuario dentro de la ciclovia de la avenida, Salaverry. Me refiero a creo que hay algunas personas que salen a correr aparte de los que manejan scooter, incluso hay algunos que manejan scooter por la misma ciclovia, has llegado a evidenciar esto que te estoy comentando

P: sí y también la gente que sale a correr que no me parece malo, pero, a veces lo que me causa un poquito de asombro por eso te decía que la utilizaría solamente como un algo de paseo es que también hay gente que sale a hacer compras y transita por ahí, con sus compras

E: Peatones que simplemente pasan por ahí, con un fin recreativo, por así decirlo, necesariamente ni deportivo

P: claro y también me he encontrado con estas bicicletas que ahora ya tiene un motor que, según tengo entendido, no podrían estar ahí o no deberían transitar

E: has tenido en algún momento incidentes con otro tipo de usuario, cuando tú estabas manejando dentro de una ciclovia, si chocas o casi chocas no se has tenido alguna experiencia con otro tipo de usuario.

P: En cualquier otra ciclovia,

E: si es que has tenido Salaverry, coméntame en Salaverry, sino también coméntame otro tipo de experiencia que has sufrido

P: bueno en Salaverry no he tenido ningún percance de este tipo, salvo en los cruces que los autos no respetan los cruces, por ahí insultos, mentada de madre, eso he tenido en los cruces, pero en otras ciclovias como la universitaria, que es la que más tránsito, sí pucha, bastantes motos que se meten de los que hacen delivery o simples personas que su medio de transporte su propia moto y se meten por ahí mototaxis, incluso autos estacionados en las ciclovias.

E: Has llegado a chocarte o a accidentarte con uno de estos usuarios.

P: Felizmente, no felizmente no

E; lo que pasa usualmente en estas ciclovias y eso es justamente que no hay una regulación de otros usuarios, incluso dentro de la de la avenida Salaverry y sin preguntas a algunas autoridades que están por esa parte, te comentan de que una de las vías es para que las personas puedan salir a correr y hacer deporte pero es un tanto controversial, porque si revisamos la norma de tránsito está que una ciclovia es solamente para ciclista o sea de que el peatón solo podría cruzar este tipo de vías pero es bastante cómo te comentó es un tanto controversial este asunto que hay acá en las misma Salaverry, supongo que también se repetirá en otras bastante ciclovias, y con respecto a los cruces, tanto de las intercepciones de Salaverry tú sientes de que este problema en las intersecciones que es por este motivo por un motivo de qué el carro no cumple la señalización, que hay, ósea en los semáforos, o esa señalización de no voltear en u por qué crees que llega a ver esta discrepancia

P: por la falta de Creo que tiene que ver un tema ya de conducta de ellos mismos, porque ven que el semáforo ya hasta en pasa de verde pasa ámbar no para rojo, casi para ellos y quieren

meterse y quieren ganarle al semáforo y por eso es que terminan plantándose en el medio de las intersecciones y es un tema más de ellos también y, por ahí puede ser que no haya un correcto control de las autoridades

E: claro, hay dos contrapartes uno puede llegar a ser eso que me acabas de comentar, o también a veces hay un mal del mismo diseño del semáforo o el semáforo ya está un poco viejo dañado y ha sido eso también o crees y, por eso te preguntaba o crees que solamente era parte del error humano.

P; A no también hay factores como mencionas los semáforos hay semáforos, incluso que, si bien cumple su función y se ven que estén nuevos pareciera que estuvieran programados para que duren más de dos minutos en algunos semáforos y, obviamente, gestionas caos.

E; Sí, de todas maneras de todas maneras y mucho más cuando son avenidas un tanto más concurridas, en la avenida, Salaverry dónde has tenido un tanto más de problemas en intersecciones

P: en la que es con Pershing y la que ésta no me acuerdo, el nombre exactamente, pero es donde está el Rebagliati el hospital Rebagliati es avenida

E: se llama también Rebagliati creo la calle

P: entonces ahí donde he tenido bastante, pero bastante percance encima porque este vienen de la calle Mariátegui si no me equivoco, que llega hasta Salaverry y son dos carriles nada más y se arma todo el tráfico y los carros evidentemente, quieren pasar y quieren avanzar y se forma el tranco y el semáforo no ayuda, ahí es bastante complicado ahí

E: sí de todas maneras. Sí, pues, es bastante complicado y más cuando a veces giran abruptamente y todo ello hace poco justo ante incluso en los accidentes que han habido se ha estipulado. Creo que existían estas medidas para que los mismos usuarios de las bicicletas de sigan manejando, y todo ello eh sabes, algo al respecto de esta de esta nueva normativa en cuanto al equipamiento creo que es este de la misma bicicleta y el ciclista conoces

P: te refieres a lo de las multas

E; claro por las multas, por el casco y todo eso sí si te has llegado a informar al respecto sobre esto

P: sí de todas maneras, el uso correcto que hay que tener de las de las luces timbre, las citas reflectivas en el cuadro el marco de la bicicleta, el casco la luz trasera, también y contar con un elemento respectivo reflectante como quieran llamarlo como una prenda

E: si tú. Estás de acuerdo de este tipo. Este tipo estas medidas que se realiza porque desde un punto de vista en lo fácil de transportas al trabajo. El hecho, de por ejemplo, vestirse con una prenda reflectiva. Se te complicaría un tanto más si vas, por ejemplo, si vas a una reunión o algo formal, estás de acuerdo completamente con esto o también te parece que algunas medidas son un tanto más drásticas.

P; Yo creo que me parece drástico el tema de multar por no utilizar un elemento reflectivo por no ponerle quizás esté la cinta refractiva a tu bicicleta. Eso me parece un poco exagerado, pero sí estoy de acuerdo que tengas todos tus elementos por cuestiones de seguridad, entonces también dicen prenda refractiva, entonces no te obligan a que sea una casaca, pues, o un polo algo exclusivo. Entonces puede ser digamos yo tengo una mochila que tiene una cinta refractiva. Por ejemplo, entonces ya estoy cumpliendo como dicen es una prenda. Por ahí no tendría ningún percance

E: Me parece correcto bueno yéndonos un tanto más se notan todas las normativas, regresando al tema de los usuarios, en tu opinión dentro de tu opinión. Cómo te había comentado cómo has visto acá en la avenida, Salaverry bastantes tipos de usuario. Bastantes personas este por si han llegado a coger, la avenida como su vía propia, tú estarías de acuerdo si la avenida Salaverry llega a cierto, si digamos, de que un lugar de la avenida universitaria, llega a ser Salaverry, no ósea, tengas que transitar sí o sí por Salaverry por un tema de ir al trabajo. Todos los días tú te encontrarías de acuerdo en que exista este tipo de usuarios normal en que pueda

compartir la ciclovía con este tipo de usuarios o a que usuarios limitarías tu poder compartir la ciclovía

P: ósea, yo si estaría de acuerdo pero si limitaría a lo que mencione, aquellos que lo utilizan no con un fin deportivo digámoslo así, tranquilamente, yo podría compartirlo con un runner, que practica, pero a alguien que hace compras o que sale en familia como paseo está, por ahí creo que no ahí sí limitaría ello

E: y con los que manejan Scooter.

P: No tendría ningún problema, ni con skateer tampoco, normal

E: desde tu punto de vista, el ancho el ancho de las ciclovías si podría ayudar a que se pueda utilizar todo este tipo de usuarios

P: claro si eso es lo bueno de la Salaverry que es amplia como para que puedan transitar varias personas ningún problema

E; claro, crees que claro desde esta lógica de poder compartir el uso con este tipo con todos estos usuarios crees que ayudaría en una mejor armonía por ejemplo, lo que se hizo en Miraflores en Miraflores antes había creo que no me recuerdo por qué parte exacta de Miraflores, pero creo que es por el malecón antes había sólo una ciclovía pero las personas que practicaban trote atletismo estaban corriendo por lo que es la vereda, entonces lo que hizo la municipalidad. es agregar un carril más al lado del de los ciclistas no cogiendo el espacio de la vereda, y lo que hicieron fue pintar todo el carril de ciclistas comenzaron a pintar, pues de un color respectivo y para las personas que salen a correr de otro color respectivo. Y obviamente qué se diferencia en la misma vereda, entonces crees que a esa situación que hemos puesto de poder de compartir la ciclovía de la avenida, Salaverry se podría adaptar esta medida en que se ha hecho en Miraflores, podría ayudar a que no choquen o a que no se peleen también por sacar a otra persona o algo por el estilo.

P: Yo creo que sí podría ayudar bastante no, pero ahí tendría que haber también un plan de sensibilización para que los usuarios estén al tanto de este nuevo cambio, pero si sería una muy buena idea muy buena estrategia

E: y todas maneras es muy de qué sirve que se pongan todas las señales y al final los usuarios no conocemos qué significa cada señal, es bueno llegar

P: por donde debo ir también

E: exacto, exacto. En tal sentido. Ahora lo que con esos accidentes que han llegado a pasar lo que está sucediendo es de que la policía ha llegado a poner un escuadrón de mismos policías, pero ciclistas este sabes algo al respecto de este tema y estás de acuerdo en esa situación

P: uy no sabía de eso yo solamente veía a los chicos que están en diferentes otras ciclovías que están ayudando al acceso a los ciclistas a qué, sobre todo en los cruces, pero no sabía de la brigada de la policía. Eh me parece una buena iniciativa

E: si crees que podrías también ser parte de la disminución de accidentes de ese lado, o crees que se debería de implementar otros métodos para la disminución de para la solución de este problema, pues no entonces cómo estás de acuerdo, qué opinas al respecto de esto.

P: Yo espero que disminuyan los accidentes pero, al tener una brigada al menos ya tendría la comunidad se sentiría un poquito más segura. En el caso hubiera algún incidente algún accidente más que todo porque es muy fácil agarrar y decir, tú te has metido cuando puede ser lo contrario, entonces teniendo a alguien allí una autoridad, creo que ayudaría de alguna manera a que todos estos accidentes puedan tener una mejor solución y con el paso del tiempo por consecuencia, disminuyen

E: claro sí un poco a poco, poco a poco se podría lograr eso, en tanto, por el otro lado, tú, como ciclista, siendo sinceros respetas a cabalidad la señalética que existe tanto de semáforos como la horizontal a vertical respetas

P: digamos que un noventa y cinco por ciento honestamente

E; claro, eh más o menos. En qué circunstancias son las que nos hemos nos hemos faltado un poquito de ese tema.

P: cuando yo estoy en rojo, y veo que no hay ningún auto que venga, cuando veo ya toda la calle esté prácticamente desierto más que desierta, veo que no hay ningún auto que venga a lo lejos, entonces sí, me atrevo a cruzar claro pero no es que me meta, sino que frenó veo, si no hay autos y sigo avanzando

E: bueno es un tanto utópico, decir que todos cumplimos al cien por ciento tanto peatones y como ciclistas

P: ahora cuando me has hecho recordar en la avenida universitaria hay una parte que la ciclovía termina y es una cuadra en realidad en que se mezcla con la vereda entonces el reglamento te dice de que vaya siempre por la ciclovía, y si vas por la vereda tienes que bajarte de la bicicleta, entonces es un poco confuso,

E: Esta discontinuidad en cuanto a ciclovías es bastante difícil.

P: entonces ahí estaría faltando a parte del reglamento que es bajarse de la bicicleta y yo no me bajó de la bicicleta, tránsito por la vereda que es parte del ciclo, pero bien despacio pero para la autoridad estaría faltando

E: es un tanto difícil decir deja ósea cómo voy a continuar mi rumbo si también no me estás dando una ciclovía continua, lo que ahora se ha intentado, y no sé si has ido a ver este es la interconexión entre las ciclovías, pero de una manera un tanto brusca le han quitado parte la pista un metro y medio o dos metros depende para poner como ciclovía y le han puesto unas una especie de como señales así pequeñas nada más para segregar a esto, tú qué piensas de este tipo de ciclovías de este tipo de soluciones sientes de que o que piensas al respecto.

P: No eso, de ahí es completamente improvisado y es bastante complicado para el ciclista solo podemos ver más que todo en la avenida, el ejército hay una parte de avenida, ejército que este si no me equivoco, casi por la Brasil la Brasil hacia arriba, han hecho como tú dices han segregado una parte y han puesto conos, en cualquier momento alguien los tumba y no pasó nada es completamente improvisado

E: y más cuando ósea, creo que este tipo de soluciones es improvisado, cuando no llegamos a planear bien las vías de lima, lo hacemos todo como sea y luego, vamos a estar buscando soluciones que pone en riesgo a ciclistas a peatones, etcétera, si nos ponemos a pensar y decimos ya no se puede entonces qué hago de que no existen ciclistas o que cosa se podría hacer. También es un tanto difícil de entenderlo, tanto a tu pensamiento como ciclista creo que ya sabemos de qué ahora hoy en día se está acabando no se está acabando, sé está logrando un poco más salvaguardar la vida humana en esto de la pandemia y muy fácilmente va a ser de qué va aumentar un tanto el aforo para carros, autobuses, centros comerciales, etc. Tú piensas mantener esta rutina del ciclista urbano, que tienes o piensas que también ya es algo que no puede ser porque pones en riesgo bastante tu vida qué va a ser, cuál va a ser más o menos la decisión que piensas tomar al respecto.

P: Yo voy a mantener con la bicicleta. Como te dije ya esté sin querer una cosa me ha llevado a la otra y ya estoy haciendo rutas largas y ahorita me estoy armando un par de bicicletas más

E: chévere, entonces planeas estar acá en lima, o salir así un tanto más o menos en sí un tanto más lejos

P: De hecho, si, planeo irme un poquito fuera, yo empiezo a usar la bicicleta, como te comentaba más que todo por la pandemia el día a día, pero yo ya venía usando la bicicleta digamos una vez a la semana o una vez al mes, desde que regresé de estudiar en Bogotá y allá, pues es muy la gente se moviliza en bicicleta. Es increíble y las ciclovías son alucinantes, entonces de allí es que me entró un poquito la idea de utilizar más la bicicleta a diario, pero me gano la pereza que te diga no lo utilizaba una vez a la semana una vez al mes, pero ya con esto de la pandemia es que ya le agarré el ritmo y mi idea es justamente he poder estar o volver a

Bogotá a visitar a los amigos que hice y también transitar por allá y por qué no quizás hacer un viajecito hasta donde se pueda en bicicleta.

E: sería bacán, si pues en realidad, lo que hay mucho de los ciclistas han de los que he entrevistado, es mucha esa experiencia que han tenido en el extranjero, tanto en Bogotá, como tú, me comentas en Colombia, bueno, como me comentas como argentina, son ciudades que desde un inicio se han diseñado como para que puedan tener este tipo de vías únicamente para ciclistas, y es lo que hubiésemos querido acá para lima, bueno, creo que, como última pregunta, para finalizar la entrevista, este me gustaría saber que te gustaría o qué cuál sería para ti la opinión personal que podrías dar a las autoridades para sentir de todos mejor, como ciclista para transitar cómodamente y sentirte seguro de manejar la bicicleta

P: que finalmente con todo de la revolución de la pandemia de la bicicleta, perdón, que se nos considere realmente como un medio de transporte, y que tengamos la mejor cobertura, en cuanto en lo que es calles avenidas a fin de poder transitar sin ningún problema y sin ningún percance teniendo en cuenta de que tenemos una vía o tenemos varias vías como las ciclovías que nos hagan sentir seguros

E: claro bueno. Muchas gracias hemos acabado con la entrevista

### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Irvin

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 46 minutos y 3 segundos

E: vamos a entrevistar al entrevistado número cuatro comenzamos con la entrevista bueno. Primero, me gustaría saber qué tipo de actividad física es la que realizas con mayor frecuencia actividad

P: física en general,

E: en general,

P: esta entre caminar y otra manejar bicicleta.

E: cincuenta por ciento cincuenta por ciento. Podríamos decir

P: si

P: ya enfocándonos un tanto más en el uso de la bicicleta, más o menos desde hace cuánto manejas bicicleta.

P: Manejo a modo de transporte para movilizarme desde marzo de 2018

E: desde más o menos

P: sí marzo 2018 tres años y medio porque antes lo usaba solo de manera recreativa

E: cuál fue el cambio que te motivo a pasar, pues a comenzar a manejar la bicicleta, pero a manera de transporte

P: bueno, principalmente porque me mudé a una zona más cercana a mi trabajo a cuatro kilómetros de la oficina. Entonces vi más eficiente, montar bicicleta para no estar gastando dinero en transporte público que no es de buena calidad y hay mucha congestión vehicular, entonces decidí probar y en realidad al final terminé bien enganchado que decidí incluso aportar a la comunidad ciclista con bastante información, principalmente es eso por estar cerca a mi trabajo a ahorrar dinero y bueno no es la principal motivación, pero si ayuda a mantenerme un poco más saludable, con menos peso

E: de todas maneras. Eso me comentas de que tú manejas bicicleta, principalmente con motivos de recreación y de transporte, no y claro también la parte de deporte entraría dentro de recreación si podríamos ponderar en los

P: Mi principal motivo es transporte, recreación no.

E: entonces, el principal motivo que tienes es de transporte, y segundo es de recreativo, y entra ahí también la parte de deporte. Si pudiésemos ponderar en porcentaje más o menos cuanto por ciento me podrías decir que entra el transporte y la parte recreativa

P: ochenta por ciento de transporte, un veinte por ciento recreativo

E: claro, eh y entonces me comentas de que actualmente has manejado bicicleta desde marzo de dos mil dieciocho, has tenido continuidad para el uso de la bicicleta o en promedio, cuantas veces a la semana más o menos, utilizas este medio de transporte

P: bueno desde esas fechas del dos mil dieciocho hasta antes de la pandemia. Digamos hasta esta semana que empezó en marzo dos mil veinte de la pandemia, digamos estado de emergencia manejaba hasta seis días a la semana. Ahora que digamos no consideraría dentro del año pasado esa información tan relevante, porque salía como que una vez a la semana en más o menos más o menos. Ahora mismo ya digamos con la nueva normalidad estoy saliendo en bicicleta, tres veces a la semana, la mitad

E: igual es con la finalidad de movilizarte al trabajo.

P: normalmente

E: claro, entonces las veces tomando el otro veinte por ciento que es la finalidad recreativa. Eh porque supongo que cuando sales del trabajo sales a manejar solo cuándo vas a manejar bici con motivos recreativos o deportivos sales solo usualmente

P: si usualmente solo, domingo un rato en Arequipa, regresó. Una hora máxima

E: para pasear o controlas el tiempo en cuanto a velocidad resistencia cuestiones, así

P: más que todo de paseos conocer si hay algo nuevo, una ciclovía nueva también

E: claro, qué tal cómo te sientes tu manejando la bicicleta, pues, ya sea para ir al trabajo o paseando cómo se siente un ciclista manejando la bici

P: Eso tiene digamos como una montaña rusa por momentos te sientes bastante bien porque sientes que estás avanzando liberándote del tráfico no, pero hay momentos donde suele ser muy incómodos, porque obstruyen la vía o siempre es peligro porque un carro puede ósea pasa a velocidad a tu costado y entonces son idas y vueltas, yo hablo con experiencia, incluso con experiencia sigo con ese temor que por qué eventualmente pueda pasar algo

E: si, más aun con estos accidentes que se han estado dando en los últimos días no, en cuanto a temas de transporte, más o menos de qué distrito a qué distrito viajas con la bicicleta

P: de surquillo a san isidro, yo vivo en surquillo también vivo en lince con mi enamorada, digamos que estoy un punto y otro, pero digamos el tramo más largo es surquillo que ha sido cuatro kilómetros,

E: claro me puedes más o menos comentar los tramos así a lo que recuerdes desde tu punto de partida hasta tu punto de llegada, las calles te recuerdas lo que recuerdes

P: si me se los nombres vivos por el mercado, unos de surquillo la calle se llama francisco la colina. Subo lo que es Varela y Orbegoso de ahí bajo por la calle González Prada y Arequipa por toda la Arequipa, hasta la calle Moreira, digamos que también es una ruta Arequipa de Moreira hasta Navarrete y de ahí hasta merino Reyna

E: y en estas calles, existen ciclovías más o menos coméntame un porcentaje de todo el tramo que podrías decir que donde te desplazas a través de ciclovías, o si es desde que sales hasta el final qué tomabas por puro ciclovías.

P: es un ochenta por ciento

E: pero sigue llega a cubrir un rango bastante grande, las partes de interconexión de ciclovía, por ejemplo, de Arequipa, que es una ciclovía que conocemos bastante con otra ciclovía esta ya segregada, o te tienes que movilizar a través de pistas para interconectar por pista

P: eh bueno, desde que ingresó en Arequipa, ya todos tienen ciclovía en las calles en surquillo y que conectan a Arequipa, cruzo la vía expresa por una calle que se llama González Prada que no tiene ciclovía y eso es Miraflores también, y ya de Arequipa empieza todo el tramo completo,

E: haciendo un poquito más hincapié a una vía específica has llegado a transitar por la ciclovia de la avenida, Salaverry

P: sí, antes vivía en Jesús maría y bueno desde dos mil dieciocho hasta fines de dos mil diecinueve. Por eso conozco bastante bien, la ciclovia Salaverry, incluso después de su rehabilitación. También he pasado como para ver qué ha mejorado que, de nuevo,

E: has anotado más o menos como era antes y si existe realmente un cambio con ahora con el mantenimiento que le han hecho

P: si hay mejora, pero son muy leves. Se esperaba mucho más, lo que sí puedo resaltar que la señalética, digamos eh permite a muchas personas saber que hay una ciclovia incluso a los motorizados, o sea, digamos se ha resaltado más la ciclovia, pero no tiene la calidad que se esperaba

E: más o menos antes cuando me comentas que vivías por Jesús maría cuántas veces a la semana transitadas por la ciclovia

P; más que todo la cruzada, pero, por lo menos un par de veces en la semana

E: y cuáles piensas que eran las más grandes deficiencias cuando la utilizabas te sentías cómodo de poderlo usar, o te sentías inseguro

P: me sentía cómodo cuando estaba dentro del ciclovia y no en los cruces. El principal problema son los cruces e identificado bastante intersecciones peligrosas, en cada intersección siempre sabía que algo me iba a incomodar ya sea el ruido o el peligro de que un auto me atropelle, una luz o que me obstruyan que era lo más común,

E: donde principalmente has encontrado estos inconvenientes en que cruces recuerdas

P: sí el más el más peligroso es Pershing, con Salaverry, incluso el cruce indica que hay una malla donde ningún carro debería pararse, pero que nunca fue respetado siempre está repleto de autos, queriendo girar a la izquierda, están ahí y bloquean todas las ciclovias. Entonces ahí nueve de cada diez veces que estaba obstruido. Después de ese sería el cruce de la avenida Cádiz, es donde está la real plaza Salaverry

E: por qué crees tú que en realidad existe ese problema de obstrucción con los vehículos motorizados crees que se deba un tema de falla en la señalización, ya sea con los semáforos que están en mal estado, o crees que sea un tema más error humano de no respetar la normativa no respetar que está en rojo, desde tu punto de vista, cuál crees que es el problema

P: Doy 50 50 las responsabilidades ya los primeros cincuenta, el primer 50 por ciento diez es por parte de la municipalidad, que se encarga de deponer la señalética o poner los tiempos semafóricos, no estoy de acuerdo con esos giros a la izquierda que digamos son permitidos en todo momento, como que el verde está para la ciclovia y también estará en paralelo para los autos, pero todos los autos siempre van a girar a la izquierda entonces siempre se crea ese conflicto y si es que la municipalidad pusiera un ciclo semafórico exclusivo para el giro a la izquierda no sucedía eso, aunque haya veinte segundos de preferencia para digamos, ciclistas y peatones, donde los autos no se puedan mover también ayudaría bastante evitar esos conflictos o sea hay una gran responsabilidad por parte de las autoridades y, obviamente el otro cincuenta por ciento es por parte del propio, digamos error humano o egoísmo humano de que quieren ganar tiempo, entonces giran a su izquierda incluso se pasan alguna luz, entonces deciden qué bueno que adelantar y ganar un poco de tiempo y obstruyen la ciclovia para apenas esté en verde puedan avanzar, es una responsabilidad compartida, por ellos que son los que más responsabilidad tienen en ese escenario.

E: conocemos los semáforos que son de uso único para ciclistas estos dos cruces que me comentas donde hay este problema has podido evidenciar este tipo de semáforos

P: solo en Cádiz, En Pershing no hay, en Cádiz había uno desde hace muchos años, pero siempre estuvo apagado recién con la rehabilitación funciona, pero, como te digo no dan digamos un tiempo de gracia un tiempo donde el ciclista pueda cruzar seguro o sea esta en verde junto al verde de los carros, entonces no

E: en realidad, pero tú sientes que este tipo de semáforos sí podrían ayudar, pero claro, empleándolos bien, haciendo bien una simulación en estas intercepciones para darle un tiempo a cada tipo de usuario o sientes que en realidad simplemente es un tipo de elemento que se debería quitar y buscar otra solución.

P: Yo creo que si debería estar el semáforo ahí y brindando unos segundos de gracia para los ciclistas que conflictos con los autos, y aparte de ese semáforo ciclista yo creo que también debería haber un semáforo. Bueno sólo existe uno dentro de toda la avenida, Salaverry en la avenida en el cruce con Peset. Existe digamos es en el semáforo permite girar a la izquierda no digamos solo se pone en verde en cierto momento, pero no es respetado tampoco igual si están en rojo todo el mundo girando a la izquierda, pero al menos en un cruce existe, pero me parece incoherente que no existen a lo largo de toda la ciclovía

E: claro por lo menos en las avenidas principales sería de mucha utilidad, usted ha sufrido, algún inconveniente que han puesto en riesgo su seguridad, ya sea choque o casi choque o algún inconveniente con otros usuarios

P: sí con auto bueno menos mal que llego a bajar la velocidad, pero igual me choco menos mal no fue nada fuerte, pues me dio miedo. Una vez también un corredor azul se pasó la luz roja y bueno estaba por cruzar, pero menos mal como que prefería esperar un momento, lo cual no indica que siempre le deba hacer. En realidad, está mal debería siempre que me respeten al hacer los cruces pero bueno este sí pasó muy cerca de mí, entonces tengo esas dos

E: recuerdas porque parte llegaron a hacer estas dos experiencias negativas no

P: Ah ok bueno. El auto que me chocó, pero menos mal a baja velocidad fue en una calle en lince, digamos, la calle se llama Trinidad Morán pero no recuerdo el cruce, fue el lince y el otro incidente, con el corredor azul fue en Arequipa en el cruce con la calle la habana. san isidro.

E: En san isidro esta no, supongo que el de Arequipa claro fue la ciclovía, el de trinidad no había una ciclovía o si

P: Si, yo iba por la ciclovía, hay un cruce donde el carro no me vio, bueno y menos mal yo iba lento

E: claro bueno, usted que ha transitado por la ciclovía de la avenida, Salaverry ha podido evidenciar de que existen otros tipos de usuarios, ya sean corredores, ya sean personas que utilizan el scooter, otros ciclistas, hay otras que, utilizan bicicletas de pedaleo asistido eléctricas, etcétera. has llegado a convivir con estos tipos de usuarios en la ciclovía de Salaverry

P: sí, digamos, por mí no hay mayor problema y yo entiendo que en el caso específico de Salaverry, es porque ellos no tienen un espacio como por el cual transitar, digamos mucha gente le gusta estar ahí bajo los árboles, no porque no tienen un espacio público de calidad. Por eso, como qué prefieren utilizar la ciclovía para caminar por eso, digámoslo de alguna manera, lo comprendo en cuanto a los corredores, igual no tienen un espacio cercano y bueno al menos, no he tenido ningún conflicto con ellos, pero lo ideal sería que cada uno tuviera su espacio no me genera mayor molestia.

E: Ay ah, bueno claro si pudiésemos de alguna u otra manera de ver o estar cumpliendo con la normativa se podrían mencionar que los peatones deberíamos de transitar por la vereda, no porque esto es nuestra la vía que supuestamente se ha destinado para los peatones. En cuanto a los corredores creo que es difícil ver en todo lima, una vía que se destine únicamente una vía para personas que salen a correr los runners cómo se llama porque de alguna u otra manera su población no es tan representativa podría decirse, aunque este en aumento y es ahí donde se llega a una especie de controversia de discrepancia entre estos dos tipos de usuarios, por ejemplo, a que he tenido opiniones de otros ciclistas es que si le lleguen a incomodar en algunos momentos, incluso han tenido choques con los mismos peatones en el momento en el que han querido no sé, pues, salir de la duda si en realidad está en esta vía se podía circular los peatones la misma municipalidad de lima, parece que ha comentado que sí que una de las vías bueno

hay dos vías en la avenida de Salaverry, entonces le han comentado que una de las vías parece que sí es para peatones, pero lo que estipula normativamente es de que es una ciclovia y al ser una ciclovia es uso único de ciclos y bicicletas, entonces entre en contradicción no, o sea se debe respetar lo que hice dentro de la normativa vial o debemos hacer caso al serenazgo, que nos está diciendo que sí se puede correr por ahí, por otro lado, también han puesto estaciones deportivas. No sé si han llegado a verlas donde se pueden hacer calistenia etc., entonces también un ciclista que vaya ahí es un tanto más complicado más bien más fácil que un peatón que está corriendo por ahí, o simplemente va a caminar por ahí para utilizar eso entonces, en este tipo de perspectivas que se pueden contraponer es donde también estamos intentando buscar opiniones al respecto y quería saber tu punto de vista y me comentases de que en realidad si se puede llegar a una convivencia entre ambos tipos de usuario qué crees, tú qué podría ayudar de este tipo de perspectiva negativa para otros ciclistas, ayudar con la convivencia de los corredores. Qué cosa crees tú como ciclista que crees que les podría ayudar

P: Podrías repetir la pregunta. Porque solo escuche la parte final

E: me refería a qué crees como ciclista, qué podría cambiar de opinión a estos otros ciclistas que piensan de que las personas que salen a correr deberían de salir de la de la ciclovia deberían, de tener otra vía exclusiva para ellos, cuál crees que sería la medida para que puedan llegar a decir sabes que acá podemos convivir los dos o qué cosas podemos hacer para llegar a vivir en armonía utilizarla en armonía

P: en realidad yo no creo que se puede llegar a ese punto de un acuerdo entre ambas partes para digamos, de manera general, de que todas las ciclovias que van para que los corredores también la utilicen no y hablando específicamente de Salaverry yo no siento molestia yo con los corredores puedo andar porque también la ciclovia es suficientemente ancha no creo entonces que en ese caso de Salaverry no tengo ningún problema, pero no buscaría llegar a un acuerdo para que haya una convivencia con ellas. En realidad, sí deberían tener un espacio exclusivo para platicar ese deporte.

E: Ay ya no sé si conoces hay ciclovia que me comentaron que esta por Miraflores y justo al costado se encuentra al costado de la vereda y al costado de esta incluso hay una vía exclusiva para personas que salen a correr, y me comentaron que para diferenciar ambas vías han llegado a pintar una de las vías de un solo color y las otras también, pues no y está como que estipulado de que la persona que paga por la bicicleta ahí está bueno su color, la persona que sale a correr ahí está ese color crees que se podría replicar este modelo de segregación a la ciclovia de Salaverry.

P: En caso de Salaverry bueno tendría que yo creo que sí podría ser factible, pero tendría que estudiarse bien el ancho de las ciclovias si es que al final va a ser suficientemente cómodo para la carga de ciclistas, que se esperan proyectadas, hoy en día tenemos una fotografía, pero eso ese tipo de obra demandaría, una proyección al menos diez años, pero más a eso sí estaría de acuerdo ahora lo malo es que también Salaverry tiene un tramo que sí es angosto que es el inicio de la ciclovia de digamos, al inicio norte que es entre veintiocho de julio y donde está el ovalo Jorge Chávez, ahí hay casi cincuenta metros donde es súper angosto donde es imposible que entren ciclovias, ciclistas y corredores, pero es muy difícil que se repite en otro lado, porque solo Salaverry tiene el ancho adecuado para eso en el caso de Miraflores los corredores he visto los he visto en la ciclovia del malecón, pero ellos sí deberían utilizar la vereda que suficientemente ancha, porque la vereda es bastante amplia. Entonces ahí sí hay un conflicto injustificado, entonces ahí sí deberían utilizar la vereda

E: en cuanto yéndonos más hacia un lado de las nuevas normativas que sea estipulado por estos accidentes que aún casa ocurriendo. Qué es el equipamiento que debe utilizar un ciclista conoces acerca de esta esas normas de tránsito.

P: Sí lo conozco acerca de están pidiendo de manera obligatoria buen, se ha postergado para marzo del siguiente año, pero de manera obligatoria, deben usar ropa reflectiva y material

reflectivo en la bicicleta, eh y bueno el casco es obligatorio, pero no te multan si no lo utilizas, y luego, con respecto a contar con freno contar con un elemento sonoro que me la conozco y bueno el modo de transitar evitar ir en contra lo que le llaman conducta temeraria, sí estoy al tanto de todo esto

E: qué tal estás de acuerdo con esas nuevas estas estipulaciones que la municipalidad está decretando

P: no estoy de acuerdo con una normativa con respecto a obligar a utilizar elementos reflectivos y elementos de seguridad personal, es casco. Eh no debería ser obligatorio en ningún país donde la estructura es exitosa es obligatorio es transitado en lugares donde no te lo piden y es porque tienen una, son responsables donde digamos ellos brindan la seguridad y no lo brinda el usuario, entonces ahí sí me he sentido súper cómodo, transitando en bicicleta, sin casco sin elemento reflectivo, porque en realidad las autoridades si se han puesto los pantalones para dar seguridad a los ciclistas y no al revés. Entonces no funcionaría aquí y es más este de alguna manera esto de volverlo obligatorio y bueno que sea, digamos que te multen a los usuarios por no tener elementos reflectivo o casco si eventualmente pasa y hay evidencia de que sucede lo contrario, menos gente que utiliza la bicicleta. Existe un desaliento en utilizar la bicicleta, recordamos que mucha gente que transita bicicleta en Perú digamos no tiene altos recursos, gente muy humilde. Y el contrario, vuelven menos visibles las pistas ocurren mayores accidentes, no entiendo porque piensan que esto podría funcionar. No mucho me topé con un siniestro de tránsito en el cual una persona iba con todos sus elementos de casco reflectivo chaleco completamente amarillo y un carro terminó bueno menos mal no fue fuerte, pero lo terminó volcando. Entonces no sirve no se le puede dar la responsabilidad al usuario, la responsabilidad de las autoridades

E: Sí es sí, o sea tienes bastante razón, me comentases, que has llegado a ver en otros lugares, has tenido otras experiencias en cuanto a la normativa y a las mismas ciclovías, me puedes comentar un tanto más al respecto de eso.

P: Sí bueno me refiero exclusivamente en caso Alemania en cuál he tenido la oportunidad de viajar en tres oportunidades y en las cuales hay un sistema integrado de transporte que, en Múnich, por ejemplo, donde la bicicleta es bastante importante, incluso los usuarios que con la misma tarjeta con la que pueden ingresar a la estación de tren de y digamos tranvía. También pueden pagar por alquilar una bicicleta pública, entonces las bicicletas públicas son accesibles se pueden poner fuera de las estaciones, te permiten conmutar a las estaciones fácilmente y la infraestructura ciclista es muy segura es amplia. Hay vías amplias. Hay veredas amplias. Los semáforos son respetados, hay tiempos de gracia para los ciclistas también entonces las calles son las velocidades son respetadas, treinta kilómetros en muchas calles, entonces se siente completamente seguro y, a pesar de no tener esos elementos de seguridad ósea, la seguridad te la dan el resto de personas, por el tipo de sociedad que han formado, por la estructura que han creado entonces creo yo creo que va más por ahí

E: como tú lo has mencionado creo que parte de esta sociedad en armonía que existe de las vías es porque se crea un circuito integrado de vías, en lima, principalmente se ha creado las pistas para los carros para los vehículos motorizados y básicamente se está discriminando el uso de personas que se quieren que prefieren la movilidad sostenible como en la bicicleta y otros no en realidad, no se ha tomado en cuenta para la construcción. Ahora lo que se está intentando hacer en sitio bueno claro tú habrás visto es un básicamente adaptar una ciudad que no sea creado con ese fin de que puedan manejar bicicleta, pero se está adaptando y creo que hemos visto que justo en la interconexión de bastante ciclovía. Lo que se ha hecho es quitar un parte de metro y medio dos metros a la pista para poner una ciclovía, segregada y este bueno otros materiales que en realidad no protege al ciclista. Por otro lado, lo que se está intentando hacer cómo has visto en este mantenimiento de Salaverry es básicamente, tú claro cambiar la pista y pintar otra vez la señalética que prender un semáforo que no funciona muy bien y encender a

ver cosas, entonces lo que se está intentando hacer es, como no podemos cambiar las calles, pues vamos a intentar mejorar de alguna otra manera aparentemente en cuanto a la señalética, y eso es también lo que yo he intentado ver, pero, como no se puede hacer nada más la solución que yo pretendo dar es justamente ahí a tener un cambio ideal en la señalética, pero que si llega a funcionar en alguna medida, en tanto eso creo que podemos ver la diferencia, entonces donde tú me comentas en el país en el que tú has podido viajar y, aquí en Perú, pero justamente crees que podría llegar por lo menos a resguardar un dato más, optimizando la señalética que encontramos en las ciclovías, o crees que ya es algo que no podría llegar a tener el punto de comparación o no podría llegar a mejorar. Eso es lo que yo

P: sí podría mejorar. Digamos, ninguna ciudad empezó diseñada para ser vistas. Amsterdam Copenhague también antes era igual que Lima, ósea había tres cuatro carriles para carros todas en algún momento fueron Lima, pero sí es correcto también pensar que no es algo que cambie la noche a la mañana. Y entiendo que estamos en una etapa transitoria, entonces sé que hay muchos esfuerzos. Hay mucha búsqueda de aprendizaje, aunque también debería haber más intención de desaprender ciertas cosas, porque creo que es lo que lo que no se está haciendo eficientemente por las autoridades. Entonces con respecto a la señalética creo que puede haber cambios significativos en el presente o en lo que te comentaba no sólo señalética, sino también en los ciclos semafóricos pueden beneficiar bastante la seguridad de ciclistas y peatones también hacer eso desincentiva el uso excesivo del auto porque hay mucha gente que utiliza el carro solo para tomar un café a la esquina, entonces eso y cuando lo podría hacer en bicicleta, entonces a la par estás haciendo que mucha gente emigre a utilizar la bicicleta y se podría liberar cierta congestión en algunas avenidas, entonces creo que la idea va por el sentido de la señalética yo creo que sí podría beneficiarnos mucho más la infraestructura ciclista

E: bueno comentando ya más o menos esté regresando un tanto al terminar, el tema de la de la normativa me comentaste que no estás de acuerdo en el todo en cuanto el uso de los nuevos incrementos y cuestiones, me comentaste también cuáles son las razones, crees que esta situación debería de cambiar para todos los distritos de Lima, porque conocemos de que de todas maneras, hay distritos mucho más críticos o buenos ciclovías que están en un distrito que está mucho más críticos no como lo que es la universitaria, pero si la comparamos con una ciclovía de Miraflores que de alguna u otra manera está en mejor estado crees que podría cambiarse esta normativa sólo para, por ejemplo, Miraflores que pone de alguna u otra manera resguarda un tanto más a sus ciclistas o debería de estipularse la normativa en forma general para todo Lima,

P: no, yo creo que debería ser general siempre se debe tratar de manera general no segregar, digamos que solo porque en esa parte las vías se ven mejores o mejores condiciones las reglas son distintas, no creo que eso ayude y con respecto a la normativa en cuanto la ropa reflectiva que no debería ser obligatorio. Como menciona no va a ayudar ni en San Isidro ni en puente piedra, los siniestros que te comento ha sido justamente en San Isidro, no varía la situación

E: claro. Por último, si pudieses de alguna u, otra de comentarle alguna o sugerir alguna opinión hacia las autoridades. Qué sería hacia dónde enfocarías tu opinión o felicitación según sea el caso

P: bueno. Eh no debo dejar de felicitar a saludar el trabajo que ha venido haciendo las autoridades o digamos ciertos departamentos dentro de las autoridades ciclo Lima, por ejemplo, las personas que buscan impulsar el uso de la bicicleta, entonces es importante siempre saludarlos estamos en una etapa transitoria, aún por lo cual lo adecuado es hacerlo y por otro lado, yo creo mi recomendación es que tomen las estadísticas y los casos de éxito como una referencia porque pareciera que se está tratando de invertir la rueda en Perú porque no hay antecedentes de éxito y de esa manera estas medidas de implementaron en eh bueno, la MTC en este sentido, claro, entonces que se retroalimenten de casos de éxito y que busquen en serio tomar una decisión que si solucionan las cosas, para mí lo más importante es infraestructura

segura reducción de velocidades y muy importante también el otorgamiento de licencias, porque mucha gente imprudente hoy en día maneja un vehículo. Entonces los filtros no son adecuados para ellos, manejar un auto un vehículo motorizado conlleva una gran responsabilidad entonces debe ser proporcionar a eso viendo que hay ciclistas o peatones que incumplan las normas, pero el impacto sigue siendo despreciable comparado a un impacto negativo que pueda ocurrir a partir de un vehículo motorizado, en un choque, un atropello en auto, representa

E: Creo que me comentaste que habías preparado unas láminas para poder discutirla me las puedes comentar un poco bueno si deseas me las puedes mostrar

P: si te puedo compartir pantalla

E: ya

P: un segundo, voy a abrir la primera

### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Alejandro

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 67 minutos y 19 segundos

E: Comenzamos la entrevista con el entrevistado número cinco, bueno cómo primera pregunta tenemos en qué tipo de actividad física, realizas con mayor frecuencia en tu vida cotidiana

P: Actividad física, sería simplemente movilizarme al trabajo movilizarme para hacer compras, pero en bicicleta

E: únicamente, utilizas la bicicleta para tu movilización o también hay algunas veces en las que deseas dejarla de lado y a ir a pie.

P: Sí, en efecto, hay momentos en los que para entrar a ciertos lugares la dejo en un parque con un candado

E: claro si pudiésemos más o menos, ponderar las veces en las que dejas la bicicleta para poder movilizarte en qué porcentaje podríamos decir, de qué más o menos

P: diez, quince por ciento

E: y el otro noventa, el ochenta y cinco por ciento es con bicicleta.

P: en efecto

E: claro. Me gustaría saber hace cuánto más o menos comienzas a utilizar la bicicleta con esta frecuencia

P: desde dos mil dieciséis cuando estaba en el tercer ciclo de la universidad

E: como así, cuál fue la razón que te motivo a utilizar a comenzar a utilizar la bicicleta.

P: En primero porque empecé a ver que habían varios grupos que salían en bici y segundo porque justo, perdón me estoy equivocando la fecha, si eso dos mil dieciséis, si estoy bien con fecha porque comenzaban justamente a haber desvíos de los buses por el tema de la implementación del metropolitano, entonces las líneas que subían este hacia panamá, donde estaba mi facultad de comunicaciones empezaron a tener este cada vez más tráfico cada vez más desvíos y lo que me demoraba quince veinte minutos en la mañana de llegar me empezó a demorar más de media hora, así que tomé la bici y llegue más rápido

E: claro, entonces, básicamente lo que te animó a movilizarte fue un tema de transporte, otros fines para con las que utilizas la bicicleta cuales son ósea, ya sea fines recreativos deportivos. Además de trasladarte claro nos podrías comentar al respecto

P: bueno. En efecto, sí hace unos meses atrás el año pasado dos mil veinte, comencé a grabar en bicicleta, por lo que realmente fue recreativo más que nada era casi como hacer turismo de distrito en distrito, no solamente ciclovías sino también de árboles fuera de eso, no muy deportivo a decir verdad, muy raras veces voy a concentraciones por el tema del COVID, pero no deja de estar dentro de lo que hago a veces

E: claro, más o menos pon de este dándole un porcentaje a las veces en las que sales a transportarte y las veces en las que sales a grabar en cuanto por ciento, podríamos decir que tiene cada uno

P: Lo que es movilidad en sí por necesidad yo diría que sería el veinte por ciento de las veces y el otro ochenta por ciento, pues en efecto, solamente es para entretenerme

E: claro y bueno podría intuir de lo que me comentas que ese veinte por ciento del transporte es como hacia un destino específico y el otro ochenta por ciento que es con un fin más recreativo de conocer cómo me comentas las otras ciclovías. Ahí si no tienes un tanto de frecuencia hacia esas no, me dejó entender ósea, por ejemplo, si vas a hacer el trabajo supongo que tomas la misma ruta todas las veces, pero cuando vas a grabar supongo que comienzas a la diversificar tus rutas

P: si, por ejemplo, yo suelo recoger los medicamentos de mi abuela en el seguro en el Rebagliati, entonces una vez al mes voy al hospital, para el trabajo igual cuando tengo que hacer algún cambio o cumplir con ciertas metas tengo que presentarme y eso es en girón Camaná en el centro de lima, igual cuando tengo que ir a dejar los medicamentos de mi abuela también es una vez al mes y bueno en casi todos los días así el mercado digamos cuatro, cinco días de la semana es realmente cerca, pero se me hace mucho más rápido ir en bicicleta

E: Ya, eso es parte de las preguntas que te iba a hacer más o menos cuantos días a la semana, utilizas la bicicleta como tal para hacer cualquier cosa

P: los siete días de la semana prácticamente

E: utilizas los siete días a la semana qué bueno y más o menos tanto a tú salida o sea el lugar de donde partes y el lugar de destino. Me puedes comentar los distritos de más frecuencia

P: diría que todo Lima centro yo vivo en lince, entonces me resulta muy sencillo movilizarme por los distritos aledaños en San isidro, Jesús María la Victoria lo que es San Luis, San Borja lo que es Pueblo Libre San Miguel no suelo frecuentar tanto, por ejemplo, el Rímac, pero si paso, por ahí a veces cuando voy por cercado o lima norte, pero más que todo Lima centro

E: claro, entonces debes de conocer bastante las ciclovías a nivel de toda Lima, me puedes comentar siendo la primera que me comentas la las tres más usuales,

P: Bueno la avenida Arequipa que es la más fácil de recorrer, Salaverry últimamente la he tomado cuando tengo que recorrer toda la zona de costa de la playa o hacia lo que es magdalena san miguel y la otra sería la Tupac últimamente la tomo bastante seguido para ir a lima norte,

E: claro bueno habiéndome comentado eso me gustaría enfocar un poco más las preguntas hacia la avenida Salaverry, cuando te hayas cortado por la avenida de la ciclovía de Salaverry, porque ha sido usualmente, cuál fue la razón de que transites por esta

P: bueno primero, porque es una de las más antiguas. La segunda más antigua de lima. La hicieron junto con Arequipa durante el periodo del ex alcalde Belmont, entonces, creo que es más tradicional, se inauguró me parece en 1934 es segundo, porque teniendo más o menos unos cinco kilómetros es una de las que más seguridad me da, tercero porque es de las pocas que desde el cercado me conecta a lo que san miguel magdalena de una manera segura, nuevamente porque la versi obviamente no está apta para ir en bici con seguridad, ni siquiera por las laterales después porque recientemente la han arreglado la han vuelto a afeitar, entonces la superficie es mucho mejor ahora, han puesto semáforos por lo que supone que medianamente ha mejorado el tema de los cruces, y tal vez, incluso por el hecho mismo de que es más tranquila, cuando tú la ves en comparación a otras ciclovías en ciertos tramos el tráfico ya no es pesado se vuelve una zona bastante residencial. Por lo tanto, no hay tantos bocinazos, los árboles te dan sombra, pero no te causa frío y el mismo hecho de que haya área verde te relaja

E: sí tienes bastante razón la parte de la vegetación es un tanto más de tranquilidad, me gustaría saber qué tramos son los más usuales que recorred de la ciclovía del Salaverry

P: a veces por el tema que voy al hospital Rebagliati que me voy por ahí, mas o menos desde Rebagliati al límite con Jesús María hasta san isidro, lo que es la pera del amor, pocas veces recorro el tramo que sube hasta cercado a veintiocho de julio, pero sí lo he recorrido

W: el campo del marte, me comentaste acerca de que habías llegado a evidenciar el mantenimiento que se le había dado a la ciclovía de Salaverry creo que fue el año pasado hasta este año hasta a comienzos de este año y has llegado a notar algún cambio

P: sí. La verdad es que ha habido cosas positivas cuando consideras, por ejemplo, el tema de los semáforos, mejor el tema de los cruces no todos los cruces, pero sí varios y luego el tema de la conexión con veintiocho de julio, creo que eso fue bastante importante, porque siempre fue un tema de una ruta habitual para muchos los que venían de avenida Arequipa y querían dar la vuelta o venían de Salaverry y querían irse a Arequipa, entonces veintiocho les permitió incluso mucho más seguro que se ha podido aprovechar luego, pues, hasta que no se haga la ciclovía de avenida Brasil, pues, sigue siendo la ruta más rápida para ir a Magdalena pero el tema, por ejemplo de que al asfaltarla ya no hay el problema de las raíces que habían levantado un poco el concreto ya no hay tanto derrape porque la superficie ha mejorado bastante, eso sería

E: Básicamente, no, eso fue lo que cambiaron la parte del asfaltado y creo que repintaron un poco y también lo que aumentó un tanto fue los ciclo parqueo, creo que han implementado en realidad los ciclo parqueos, en cuanto al uso que tú le has dado a la bicicleta, que tanto confías en estos ciclos parqueos, los utilizas con frecuencia

P: bueno, los que ha implementado ciclo lima, por lo que yo he podido grabar es esto los ciclo parqueos para bicicleta en que han podido invertir para que sean más seguro. Los he probado un par de veces yo uso una Yuloc marca JiaJian que es bastante pesada, pero resistente le han metido un martillo y lo han querido serruchar. Tengo las marcas todavía y ha resistido y realmente me parece mucho mejor porque él, por ejemplo, la zona de Jesús maría, mas o menos por darte una idea por la UPC de san isidro ahí hay uno justo a la altura de este centro comercial que han hecho hay uno, entonces yo deje por una hora y media más o menos, en ese momento, no conocía que el centro comercial tenía parqueo interior, y cuando salí estaba intacta, pero en comparación con los parqueos antiguos de principios del dos mil que tenía Jesús maría es un cambio bastante grande. Los del dos mil eran un fierrito realmente delicado del ancho de uno, dos dedos, entonces sencillamente podían cortar o dejar destornillado abajo levantaban y te sacaban la bici con todo, ahora son bastante gruesos son bastante resistentes. Entonces sí hay una mejora en cuanto a eso, no necesariamente significa que haya mejorado en sí la seguridad en la zona, porque incluso la iluminación tiene la misma debería mejorar sobre todo porque los árboles tienen una coba bastante ancha

E: si tienes razón. Eso ya a otra pregunta que también me gustaría hacerte es en cuanto a la seguridad, no tanto vial sino seguridad más en tanto a la delincuencia, has tenido alguna experiencia de este tipo de inconvenientes dentro de la ciclovía porque como comenta hay bastantes tramos donde los árboles están bastante crecidos y hacen que la ciclovía se oscurezca

P: mira dentro de Salaverry no he tenido problemas sin embargo desde hace unos años en dos mil dieciséis, dos mil diecisiete cuando estaba con móviles se hizo un estudio de los usuarios de la avenida Arequipa y se algo muy similar que Salaverry por lo que se descartó, era que en los tramos hacia Miraflores y san isidro, pues, obviamente, las mujeres eran o sea estaban en mayor número que en las zonas, pues de Jesús maría lince y cercado y era justamente por ese tema de sentirse inseguras por la falta de ciclistas a ciertas horas y por la oscuridad a partir de las seis de la tarde, cosa que creo que ahora ha mejorado bastante a decir verdad, pero creo que si todavía esa zona colindante con cercado hacia el lado de veintiocho la siento un poco solitario, un poco oscura en especial cuando consideras que en la ciclovía Salaverry en lo que es Jesús maría y san isidro es una sola, los dos estan juntos, mientras que a partir de la cuadra ocho hacia la primera lo que es casi en el límite con cercado, pues se dividen uno, por cada

lado de la berma además, en esa zona por el tema de los ministerios suele haber protestas huelgas, entonces, uno puede encontrar a veces por allí una botella rota, no es tan común, pero puede pasar

E: desechos en general, creo que cuando hay bastantes protestas dejan papeles dejan bastante basura y de alguna otra manera alguien que está manejando con la bicicleta, a veces una simple piedra puede ser que te desequilibres. En tanto ya enfocándonos un tanto más a eso que acabamos de hablar que es que otro tipo de usuario que no sea ciclista use la ciclovía por alguna otra razón ya sea como protesta como habíamos comentado en esta parte cerca del ministerio de trabajo de salud, o ya sea que ahora creo que ha aumentado un tanto más los runners que hace bastante tiempo utilizan la ciclovía y ahora creo que ha incrementado con el uso de los scooters que piensas tu al respecto de este tipo de usuario, has llegado a tener algún inconveniente con ellos en algún momento,

P: si no falta que, por ahí uno que si quiere sobrepasar un peatón dentro de la ciclovía del Salaberri, le tienes que desviarte invadir el carril del sentido contrario, lo que puede llevarte a un choque con alguien en scooter, porque los Scooter van un poquito más de veinte kilómetros por hora, y me parece que ellos tienen maneras de bloquear el tema de las velocidades y a veces por no perder tiempo aceleran, pero no solamente ellos también hay bicicletas eléctricas y no falta los que van en su bicicleta de aluminio o de fibra de carbono a una súper velocidad porque llevan prisa simplemente o creen que es un espacio para entrenamiento, pero yo diría de que eso se puede arreglar no se nota que haya habido mucho el tema de sensibilización. Es decir, los vecinos las personas a diferencia de otras y que habían sido intervenidas han habido presencia de personal de la municipalidad, informando obviando un poco por lo mismo que es una ciclovía, pues estaba lejos de la pista, y pone que no hay conflicto al estar segregada. Yo creo que se puede arreglar si en san Borja, por ejemplo, san Borja norte y san Borja sur de hay ciclovía, pero se ha convertido en carril, compartido porque toda la vida ha habido peatones y esta zona también de entretenimiento de paseo familiar yo digo porque no aceptamos que lo mismo pasa acá en Salaverry y lo convertimos en compartido de esta manera quizá el ciclista ya no va a correr tanto, esto no es el único lugar me parece que en Miraflores también si tú consideras, por ejemplo, lo que es José pardo también es carril compartido de toda la vida y ha tenido y todavía tienen un cartel que indica que es compartido, no me parece mal, aunque siento que hay cierta dejadez de parte de las autoridades en aclarar ese punto que podría, pues, mejorar la situación y eso incluso me atrevería animar a que más gente lo utilicen, no sé por qué no da la oportunidad, por ejemplo, a personas en silla de ruedas incluso las modificadas a utilizar la ciclovía, pues se supone que siendo infraestructura de lima, siendo para el público ellos también deberían poder utilizarlo más seguido este protestar cuando no hay rampas, yo creo que es un espacio bastante seguro y debería ser mejor aprovechado

E: Mucho más si encontramos acá justo el Rebagliati y que es un hospital bastante grande y donde muchas personas que están enfermas y que utilizan el mismo lo que comentaste que es la silla de ruedas se encuentran acá y tienen que viajar con taxi o tienen que ver la manera para viajar por la vereda que es un tanto más complicado, entonces de acuerdo a lo que me comentas, tú como ciclistas si estarías de acuerdo en poder ampliar el uso de no solo como ciclovía, porque como sabemos es solo de uso ciclista únicamente ciclos y ciclistas, bicicletas, desde tu punto de vista si podría ampliarse a una vía de uso compartido para otros usuarios

P: Si, cinco kilómetros yo creo que vale la pena aunque no me gustaría que se sacrificaria, por ejemplo, el área verde por ejemplo, Izaguirre ha tenido una extensión de su ciclovía en varias cuadras, pero a costa del área verde de la berma central, lo que no me parece justo, porque, en ese caso, la avenida tenía cuatro carriles en ambos lados, podrían sacrificar un carril a ambos lados tranquilamente además del parqueo, entonces en Salaverry no valdría la pena perder área verde para poner simplemente más vereda. Yo creo que si tranquilamente se puede convertir en carril compartido

E; en realidad como comentas ha habido otros entrevistados que he tenido que me han comentado de que si hasta cierto punto llegaron a comprender, pero ya había en que llegó a un límite en el que llegó a incomodarle bastante el uso de las personas que se van a correr no tengan cuidado y lo que hicieron fue preguntar a un serenazgo, a una persona responsable y lo que él les comenta es de que uno de los carriles estamos diciendo de que en realidad son para ida y vuelta. Uno de ellos era para los runners, lo que se estipula normativamente, porque esto es una ciclovía, entonces, como tú, como ciclista, podrías decir, no me parece si hay un serenado una persona que dice que esto es para los corredores, entonces hay un algo de controversia y también no sabrías, yo como corredor, por ejemplo, si quiero salir no sabría si me van a dejar si estoy incumpliendo, o si estoy cumpliendo entonces hay un poco de controversia de vacío legal en cuanto está parte, porque incluso me comentas de que antes por el parque de la pera había un letrero donde indicaba de que era carril compartido, pero parece que lo han sacado entonces está un poco un poco vaga la información de este tema y creo que me comentaste en la parte de Miraflores, también donde a causa, pero eso es un poco más por el malecón porque habían bastantes runners en esa parte, han implementado una vía, pero sí que estaba dentro de la pista, o el lado de la pista, estaba ya la ciclovía y el costado pintaron una pista de un color bastante distintivo para que las personas que salga a correr también crees que esto podría de alguna u otra manera armonizar la convivencia entre los diferentes usuarios crees que podría replicarse acá a Salaverry

P: Yo creo que de ninguna manera es inevitable en el espacio público es de todos y cuando el auto tiene más del cincuenta por ciento del espacio para él entonces es lógico que los demás de una manera tenga un cierto conflicto al querer utilizar el resto de los que queda sin sacrificar áreas verdes. Pero yo creo que es perfecto que se convierta en un carril compartido, después de tantos años que la gente se ha metido, no me parece mal de que el ciclista disminuya un poco la velocidad y que aprenda a compartir ese espacio, pero de algún modo, yo creo que también se daría una mala imagen porque si se permite ahí porque no se permite en otros lugares. Creo que ahí vendría el problema de que sí, obviamente, hay una dejadez de las autoridades en trabajar tanto de la municipalidad de lima, como de las de los municipios distritales y ahí creo que se les va de las manos, por ejemplo, cómo lo que decían no el sereno no estaba al tanto de cómo era la realidad y me ha pasado, incluso con policías que estaban plantados frente al ministerio por el tema de la plática, y le pedí permiso me decían, pero tú estás esté yendo por el lado del peatón y le digo no al frente en los extremos de la avenida hasta la vereda tenía que sacar el celular mostrarles el mapa de ciclolínea y mostrarles es los sentidos son dos carriles, pero me dicen que no es así, y le digo retrocede conmigo hasta la esquina y le mostraba ahí dice ciclovía y la pintura que aunque no la notas muy bien está pintada ciclovía a veces hay tantas normativas tantas leyes que difícil darle un apropiado entrenamiento a todo el personal de seguridad pero como dices tu hay buenos ejemplos, en Miraflores, incluso lo que es la ciclovía del arco antes subía hacia la vereda y entraba por la mitad del parque y lo atravesaba y continuabas, ahora no, ese tramo se ha cerrado. La ciclovía ya tiene un espacio para poder seguir de frente y no invadir ni tener conflictos con el peatón, así como en el malecón, como en lo que has dicho, entonces, yo creo que depende también de la voluntad, si no hay una voluntad política y no hay presión de los de los vecinos y no hay una política coherente para la implementación de este tipo de infraestructura. Entonces va a quedar así en nada en más conflictos pero creo que es dable, es como decir, por ejemplo, que los parques se puede, o no se puede entrar con bicicletas, no se va a poder, es área pública, es parte de todos, hace falta ponerle una pintura especial para que se sepa el ciclista que no puede entrar hace falta poner un letrero. Creo que hay cosas que empezamos a tener un poquito de mala percepción, por ejemplo, hablando de la ciclovía de Salaverry antes había un carril, compartido en la vereda de campo de marte, no por el lado externo, para qué digo yo porque no por la pista ósea es un es un área familiar, es un área residencial cual era la necesidad de tener una avenida tan ancha

para que hagan el desfile este por frente a la fuerza aérea del Perú frente a la FAP, eso ya se dejó de lado, ahora va por la Brasil, porque no tomar la pista para que el ciclista vaya seguro y no choque con el peatón, que quiere pasear a su perrito en el parque, porque ponerle rejas, por ejemplo, y no solamente ahí, cuando tú consideras que la Salaverry pasa, por ejemplo, por varios parques importante de lima centro, tienes que ver, por ejemplo, lo que ha pasado con próceres de la independencia, donde se hacía la feria del libro. Se ha enrejado todo el parque porque, porque estás limitando el acceso y uno como ciclista, siente que está encajonado también entonces porque ponerle la reja al parque y parecía que sigue abierto muy cerca, pero no tiene una conexión adecuada a pesar de que esta tan cerca de la ciclovía, después el club de golf, a pesar de que es un área es un club cerrado, es algo privado debe tener una conexión porque todos saben que desde hace años de años la gente sale a correr da su vuelta en bicicleta e incluso los fines de semana, y esto aumento cuando el exalcalde Velarde de san isidro empezó a incentivar que los fines de semana la gente saliera en bicicleta. Entonces no entiendo por qué la gente teniendo tantas áreas verdes conectadas no exige que se levante, por ejemplo, la reja, necesitamos más áreas libres despejadas para poder caminar y seguimos con el tema de la reja. Si tú comparas la feria del amor está abierta a todos no hay ningún problema porque no hacer lo mismo

E: y en realidad, la frecuencia de los ciclistas bueno yo conozco algunos que utilizan Salaverry justamente con el motivo de llegar al parque de la pera porque está abierto y es un lugar donde pueden llegar con sus bicicletas dejarlas ahí, porque también hay ciclo parqueos y poder fácil sentarse, descansar un rato, y pasear por allí, creo que ayuda mucho a justo utilizar este medio de transporte es que podamos tener áreas verdes áreas comunes, donde podamos usarla como el parque de la pera normal puedes estar con tú con tu skate scooter, con tu bicicleta normal te da la oportunidad de que puedas llegar ahí poder visitar y si en realidad, estoy de acuerdo con tú con tu forma de pensar de que hay muchos países que están con rejas no se puede utilizar y esto también yo iba a correr, al campo de marte a dar vuelta, dos vueltas ahí y justo evidenciaba de lo que tú me acabas de comentar que se utilizó la vereda se le quito espacio al peatón en un parque y en realidad, hay muchos carros estacionados alrededor del mismo campo de marte, o sea, si es bastante ilógico lo que se está haciendo o sea porque vas a darle espacio a carros estacionados, o sea no hay mucha lógica y en realidad, yo lo que he visto es de que si hay ciertos conflictos de peatones, que salen con sus hijitos con sus perritos con los ciclistas, porque es un tanto más complicado creo manejar en una vereda no porque ahí sí puedes tener un choque o algo es un tanto complicado, y si pues bueno creo que sí estamos de acuerdo en cuanto a esta situación, entonces desde tu punto de vista. Si hay la manera de poder aplicar la ciclovía como un carril de uso compartido solo que claro, se buscaría una forma adecuada con la respectiva señalización y también información de nada sirve poner un montón de señales si al final no vas a explicar qué significa cada cosa a las personas que transitamos por ahí yo, por ejemplo, te hago una pregunta tu llegas a conocer completamente toda la señalética que hay en la ciclovía de la avenida, Salaverry

P: por ejemplo, hace poco un compañero Irving López, tuvo que explicarme que cuando había una señal en forma de diamante, amarilla con una visible del centro y con una especie de interlineado en la parte de arriba y de abajo, les notificaba que te acercabas a un cruce de ciclovía, como para advertirte que tengas cuidado y disminuyas la velocidad, no lo entendía después, está doble flecha como si fuera doble a, indica de que el auto puede ingresar de repente para estacionarse y a veces no le veo el sentido, cuál es el punto de generar más conflicto, si hay un carril para bicicletas lo lógico es que lo hagas segregado pegándolo en la vereda para que tenga facilidad de acceso y no que tengan que detenerse y tener cuidado de que un auto pueda abrir su puerta o estacionarse y cruzarse entonces, a veces creo que no solamente en la falta de información la falta de educación, sino también la falta de visión de parte de los de los especialistas del municipio que, a veces que quieren cumplir por cumplir.

E: tienes bastante razón, qué claro eso es básicamente lo que llega a suceder, hablando un tanto más en los inconvenientes que existe o la rivalidad que existe para con los vehículos motorizados que básicamente en la ciclovía tendrías en el encuentro en los cruces. Tú has tenido alguna situación negativa en con este tipo de usuario

P: si y en varios puntos justamente a ver, por ejemplo, el cruce del paradero en campo de marte. hay un paradero casi por la altura de veintiocho de julio, por ahí la ciclovía tiene con una pequeña bifurcación como un gancho, así, algo, un ganchito por donde antes tú pasabas el carril, compartido de la vereda hacia la ciclovía sí cómo es paradero los buses se paraban ahí entonces no te permitían entrar y si le ponías entre ellos intentaba pasar por el carril izquierdo, pasaban los autos a velocidad que no se iban a detener. Entonces ahí comenzaba el primer conflicto, el cruce que se borró muy rápido y la pintura después en jirón nazca donde termina la pera del campo de Marte hay una pequeña isla, hay como un triangulito que se forma en la parte, donde entran y salen los carros, ese triangulito ahorita lo han adaptado para que tú puedas cruzar esperar y luego entrar hacia el campo de marte o viceversa. Me ha pasado que a veces los autos como que están indecisos o los taxistas como que doblan y se quedan ahí a la mitad del giro, entonces te quedas tú y no puedes cruzar, en los cruces como talara seis de agosto y cuba hay semáforos. Lo estoy viendo ahorita en el mapa pero en coronel Zegarra, por ejemplo, se genera un conflicto con la cantidad de sentidos que se encuentran entonces hay momentos en los que el ciclista quiere cruzar pero tiene que seguir esperando porque no le toca al otro sentido y de ahí toca otro más y cuando entran a veces los otros igual no van de frente sino que giran literalmente la mitad y te bloquean el paso, entonces a la altura de coronel Zegarra hay más conflictos. Luego bueno lo que te comenté el pase de Rebagliati, ahí siempre se juntan se aglomeran más los autos se bloquean el paso de Salaverry, además de bloquear el paso muchas veces hacen el giro en u entonces básicamente cruzaste una y cuando finalmente pasó te lo vuelves a cruzar al dar la vuelta. Después, al final de Pachacútec con san Felipe hay un cruce de otra ciclovía y ahí sí también hay que esperar varios tiempos para poder cruzar tranquilo y es bastante incómodo, esa parte, sí podríamos poner bastante y luego lo que es Prescott con el final Canevaro que también a veces se forman bloqueos en ciertas horas punta y en ese punto, creo que había falta por ejemplo pintar esa rejilla amarilla para que no ocupen el espacio de la pista. Aunque también sería bueno no simplemente mandar un policía, sino que nunca hay un interés de la autoridad. Esa parte es de Jesús maría pero Lince también podría ayudar, pero siento que lince no nunca se ha interesado por el tema de su orden, luego hacia punta del este, lo que conocen a veces como Eduardo Abaroa, donde está esa residencial hay muchos ciclistas que se desvían o sea en vez de irse a Salaverry y doblar en Beijín, cortan camino por ahí, por esa calle donde está el antiguo grifo de la FAP y sabiendo de qué hace años de años se desvía por ahí los ciclistas y aún lo hacen para no tener que darte un vuelton exagerado. No entiendo por qué no buscan, al menos una forma de desacelerar los autos que pasan por ahí porque también se meten a velocidad, y saben que es una zona residencial encuentro un centro comercial al frente entonces la veo porque no se hace nada. Luego el cruce pressing bueno creo que todos le dicen Sánchez Carrión, pero siempre se me metió así en la cabeza, mejoró cuando pintaron el crucero para ciclistas y condicionaron los cruces adecuados con la nueva ciclovía y hay buses que se suben a la vereda, me ha pasado tengo los vídeos de buses que se suben a la vereda o por no quedarse en la luz roja y otros que se quedan en la mitad te bloquean el paso porque querían cruzar cómo dé lugar y ya, pues, le llegó hacia Javier prado ya casi para terminar se demora un poco el ingreso de las ciclovías este y en ese punto no te manda por el centro te manda hacia la esquina antes de entrar hacia Javier prado y hay un problema, porque ese giro es bien cerrado, entonces te fuerza a subirte a la vereda a chocar con el peatón, porque si te quedas allí puede entrar un bus grande, porque doblan y te pueden llevar y después el último Alberto del campo ahí si hay semáforo. Ahí creo que no hay ningún problema, pero cuando llegas hasta el final hacia el ejército, ahí vienen los inconvenientes

porque no se siente que se priorice al peatón. No se siente se que se priorice al ciclista. No hay ningún tiempo especial para ellos para escuchar es más el cruce que tienen es con una cuadrícula noche, por lado, y tienen que esperar para pasar un semáforo. Luego el otro y luego volver a entrar a la ciclovía entonces no entiende porqué ese deseo cuál es el punto de hacer esperar al ciclista.

E: claros debería de ser, tanto de los cruces que me has comentado creo que hemos llegado a evidenciar que muchos en realidad deberían de haber en casi todos, pero conocemos los semáforos que son únicamente para ciclistas y has llegado a evidenciar este tipo de los semáforos en las calles o en las intersecciones. Por lo menos principales con carros.

P: Sí por ejemplo, lo que es Alberto del campo, hay un carril compartido que entra a lo que es te conecta con la SUTRAN ahí en ese cruce yo he visto un semáforo. Después he notado otro más o menos en el cruce de Prescott, lo que es Sánchez Cerro Prescott ahí también he notado uno, más arriba hay varios tengo mapeados, pero hay por lo menos cuatro cinco

E: pero y qué tal cómo te parecieron realmente ayuda al ciclista para poder cruzar porque incluso creo que había algunos que estaban apagados o bueno no sé por qué razón se hacía o estaban malogrados o simplemente porque nos les da la gana de prenderlos qué tal a ti como ciclista, ayudado a poder cruzar con tranquilidad

P: esa zona la he pasado mayormente de día, al inicio cuando recién se había asfaltado y recién lo colocaron. Sentí como que el semáforo se alargaba mucho en rojo para el ciclista y que nos daban quince veinte segundos para cruzar ahora realmente no me percatado porque suelo pasar a velocidad, incluso a veces me pasó la luz roja, no lo voy a negar cuando veo que no viene carro, pero realmente no recuerdo que nadie me haya dicho sí ha mejorado, en realidad, siento qué no hizo mucho cambio en la mayoría de casos

E: claro eh, pero desde tu punto de vista, como ciclista crees que en realidad este tipo de instrumentos, cómo son los semáforos único especialistas para ciclistas ayudan a mejorar la circulación ayuda a salvaguardar la vida del ciclista o en realidad crees que se podrían tomar otros métodos como traer a un policía en sí y ponerlo ahí qué piensas al respecto de esto

P: mira para ser alguien que vive en lince y ver a diario como la policía pasa para el tráfico de Javier prado, por ejemplo, para el lado de Iquitos, y les da diez, quince minutos a los de Javier prado no estoy de acuerdo para nada con la policía de tránsito en ese punto, primero porque no apagan los semáforos, etc. con la excusa de que ahora el sistema es nuevo y que no pueden apagar, a pesar de que la ley indica, no entiendo cuál sería el motivo para tener ahí a alguien que termine, priorizando a uno sobre otro se supone que debería ser un tiempo justo para ambos, Creo que si el semáforo de todas maneras ayuda las cosas es que le des el tiempo adecuado a cada uno, el peatón debería tener mayor prioridad y, sin embargo, yo siento que igual en cruces no la llevan las de ganar

E: En realidad, el sistema de señalética como tal funciona en complemento, no tanto en señalética horizontal vertical y de semaforización, un sistema de señalética basado en solo optimizar el tiempo de los semáforos podría ayudar un tanto pero como todo sistema ha de funcionar todo en conjunto, entonces debería de tener una buena señalética horizontal vertical para que pueda utilizarse bien, conoces un tanto a lo que me refiero con señales pictóricas, has escuchado señalética horizontal vertical.

P: Me parece que te refieres, por ejemplo, al tema de carteles, la pintura y los nuevos semáforos que te indican cuando puedes hacer giros

E: claro sí básicamente son eso sé lo que está pintado en el suelo y los letreros que están en forma vertical. Eso es señalética horizontal y vertical en tanto refiriéndonos a eso que punto de vista tienes en cuanto al estado que de este tipo de señalética has llegado a divisar este tipo de señalética dentro de la avenida Salaverry

P: Sí, y he sentido como que han aumentado los letreros y ahora, afortunadamente, la mayoría ya vienen con un reflectivo, entonces y de noche como que brilla no, la luz parpadeante como

que hace más notorio, todavía incluso a la distancia, en ese sentido, por ejemplo, me ayudo bastante y no solamente en Salaverry sino en varias ciclovías nuevas, después el tema de la pintura a veces realmente siento que no ayuda está para nada, porque muchos peatones me la ven, por ejemplo, yo tuve un incidente cuando empezaron a pintar la ciclovía de Wilson, yo me metí, porque ya había visto la pintura, entonces entre de frente todavía no se terminó de implementar y los autos venían en contra y como me veían, con una cámara y me veían en contra como que desaceleraba me insultaban, me gritaban, pero yo decía si ya hay una señalética, porque este al menos no ir un poco más despacio. Pero a veces lo que va del nivel de piso de la superficie es lo que más se ignora y se supone que es con lo que se comienza a toda obra y de ahí viene lo demás con los giros, a veces siento como que eso genera más confusión, porque todavía no hay mucha información al respecto, por ejemplo, en el tema del arco con la ciclovía veintiocho en Miraflores yo al comienzo pensaba que estaban mal sincronizados los semáforos y no era que había uno que indicaba giro y yo pensaba, cuando se van a cruzar va a haber choque tengan cuidado, pero no era simplemente que uno estaba entrando y el otro simplemente tenían permitido giro pero eso no se ve, por ejemplo en los medios masivos no se ve en letreros, creo que MTC y ATU no han hecho nada de nada para informarnos a nivel local y a nivel nacional.

E: como comentas acá en Salaverry, de qué sirve de que hayan puesto un poco más de por ejemplo la señalética vertical si no sabes lo que significa el letrero, no sabes para que simplemente te va a servir de reflectivo para que sigas avanzando. Entonces esa parte complementaria, está un poco se ha segmentado estas tres partes que deberían ser un complemento para que realmente funcione y se vea si es eficiente y eficaz el sistema señalético que han puesto, hablando un tanto más a la parte de normativa equipamiento. Ahora último por estos accidentes que han estado viendo a los ciclistas el MTC ha dispuesto de que el ciclista, como tal tiene que llevar cierto equipamiento para su protección, conoces acerca respecto de esta nueva normativa.

P: Sí, a decir verdad, yo participé, por ejemplo, de la mesa bici que organizó el ex congresista Miki torres, recuerdo haber, dicho que no me parecía para nada bueno, por ejemplo, el uso obligatorio del casco que no tenía sentido usar cascos porque se supone que las ciclovías son seguras y segregadas y se excusaban de que el había tenido un accidente y eso fue noticia y el decía que fue por su desconocimiento, que fue por su falta de preparación previo. Digo cuántas veces dejamos que los niños salgan a la calle entonces las calles no son seguras. Los que no van en auto, entonces los peatones tienen que andar con casco con reflectivos porque hay autos que se han subido y han arrollado gente. Entonces cuál es el argumento que el ciclista sí y los demás no en todo caso, si el problema es la velocidad y que no se respeta, por ejemplo, que no se vaya a efectos de alcohol y drogas las sanciones deberían ser para otros no, pero no me parece mal, por ejemplo, que esté en algunos casos, por ejemplo de noche, si allá cierto incentivo de usar luces usar reflectivos pero no como sanciones, sino como incentivos, me entiendes ósea, como lo que pasa con la Sunat, de tanto castigar a las empresas que sí cumplen, hostigarlas de la boleta y como que vienen y te ponen la trampa para poder cerrarte y pedir un cupo y al final sigue habiendo un montón de ambulantes sigue habiendo un montón de informales. Entonces no entiendo si ésta es la división o no sé su criterio es diferente. Es muy apegado a la norma a la ley si lo dice la ley así tiene que ser y no hay punto de flexibilidad ni tolerancia, hay cosas buenas no lo voy a negar este, por ejemplo, me pareció interesante que parte de las sanciones, por ejemplo, fuera primero, un curso de educación vial que en realidad deberíamos llevarlo todos no solo a los ciclistas y que, en caso de que hubiera una segunda oportunidad de infracción en este caso, que te permitirán hacer servicios social y sería estupendo, pero yo no veo que hagan eso, por ejemplo, con los conductores, es más hay ciertas prorrogas para el pago cuando ellos cometen una sanción y lo sabemos muy bien, qué hay muchos informales y piratas, incluso no pagaron por años, sus multas y siguen conduciendo,

entonces, como que te deja una sensación este de que a unos sí y otros no, pero, por ejemplo, el tema de la movilidad escolar. Cuántas cosas le pidió a una movilidad escolar que tengan una cinta reflectiva que se inscriban con su colegio que vayan a clases que tienen que tener un carnet específico que la A uno y la A dos, tu ves a todos los tipos que han pagado para hacer simplemente taxista y se chochan. Los camiones de transporte que igual cómo son todos y pesan como dos toneladas y se chocan que se te cierran, entonces yo digo por qué no haces parejo a todos.

E: Creo que es una especie de traba, viéndolo desde un punto de vista de que al ciclista tiene comprarse un casco de que tiene que comprarse las luces un montón de cosas y puede funcionar contraproducentemente, en lugar de a ayudar a que aumente la población ciclista puede llegar a que simplemente disminuya, entonces de alguna u otra manera al llegar a un punto intermedio, en que quieres claro quieres cuidar al ciclista quieres que no ocurran accidentes todo ello, pero tampoco he decirle que tienen que usar, tal cosa, tal cosa, tampoco se debería llegar a tal punto,

P: Yo por ejemplo en el sistema de bicicleta compartido nadie te da casco. Entonces era una forma de decirte ve tú y consíguelo, porque te van a caer una serie de sanciones por no llevar casco, entonces cuál es el punto de una manera estas como dices, desincentivando el uso de sistema de bici público,

E: claro, por ejemplo para las empresas como D'onofrio que tienen triciclos para las empresas que reparten gas y que no lo hacen con camioneta, sino que mandan alrededor del distrito, a los que venden bebidas. Hay un montón de oficios tradicionales, incluso los kiosqueros ellos también se transportan en bicicleta. Entonces tuvo un incentivo hubo algo que le dijeras a la empresa mira sabes que tienes que apoyarlos, por ejemplo, el tema que dijeron va a ver como una especie de canje determinado por la cantidad de horas que vayas y en qué quedó eso esa promoción ni nada y dijeron, por ejemplo, también la posibilidad, por ejemplo, de darle cierto certificado por una cantidad de trabajadores que fueran en bicicleta, porque reducía la huella de carbono de la empresa. Se continuó con eso, no, al final lo dejó en cero, el sistema de la implementación de parqueos dentro de las empresas, ni siquiera las empresas del centro de lima, y hay diarios importantes y antiguos en el centro de lima, que no tienen parqueos para bicicletas y tienen trabajadores que tienen años de años que han ido en bici. Creo que es un poquito la doble moral es como una ley que habla de promoción y de promociones cero

E: claro si es un tanto contraproducente, un poco contradictorio hasta podríamos decir, ya para un tanto terminar, la entrevista me gustaría saber si tú como ciclista, cómo te sientes al transitar por las calles de lima,

P: depende te refieres a la zona céntrica tradicional, te refieres lo que son las zonas periféricas lo que se conoce como los conos te refiere, por ejemplo, hacia lo que es el callao, o en general, a todo lo que es Lima metropolitana

E: claro en general lo que es lima metropolitana si me podrías dar un punto de vista un tanto más general de todos si es que ves que esas diferencias por lo menos lo que me comentas. Supongo que me comentas aparte porque puedan existir ciertas diferencias en estar en cono, estando acá por más san isidro por estas zonas

P: si, por ejemplo, yo no tengo mucha desconexión con todo lo que está en la parte de lima este no hay todavía una conexión a San juan de Lurigancho. No hay una conexión segura hacia la molina. No hay una conexión adecuada en todo lo que la zona de surco y hay una nueva ciclovía en Pachacamac pero no hay cómo llegar más que por pista, por ejemplo, lo que es el Callao tiene ciclovías que tienen un letrero que indica fin de la ciclovía, pero cuando tú cruzas la avenida hacia el lado del callao vez que la ciclovía continúa entonces notas que no hay un trabajo de interconexión entre lima y callao, no entiendo porque hay este lío, este pleito entre ambas notas, por ejemplo que las de lima norte, a diferencia de las zonas tradicionales o céntricas no tienen mayor atractivo. No hay un río al costado para animarte no hay áreas verdes

suficientes. No hay sombra. Hay mucho ruido de los autos, entonces realmente cómo que no te hagan de ir por ahí, e incluso las que hay junto al río Rímac se sienten bastante inseguras se sienten solas poco iluminadas no la recomendaría te estoy hablando de esta ciclovía me parece que es del dos mil dos tiene casi veinte años, ya sientes, por ejemplo, que las ciclovías como Tomas Valle están llenas de desmonte, basura tierra. No hay un cuidado de las áreas verdes, las ciclovías de surco como las de villa el salvador, las de villa maría del triunfo y san juan de Miraflores están desatendidas están con arena y en lugar de ampliarlas mejorarlas, o poner al menos mini gimnasios o juegos para que los niños también vengan con sus familias están ampliando las pistas, lo ves en el salvador allende incluso en chorrillos, ahorita están mejorando la ciclovía de programación, Huaylas lo que le llaman defensores del morro, pero igual están dejando parqueo para autos, y la ciclovía está el parqueo y están las tiendas de mecánicos de refacción de autos, entonces tu ves que siguen pasando bancos, inflador, dejan huellas de grasa. Entonces no da seguridad. No creo que es un poquito injusto, porque realmente no se siente que esté todo interconectado. Que hay, por ejemplo casos como los líos, que tiene el san isidro como de Magdalena, magdalena con San miguel donde su planteamiento de la red de ciclovías que están haciendo no es de acuerdo a tú no es de acuerdo ciclo lima, y cuando tu ves sus mapas cada uno sus ciclovías no cuadran no se conectan entonces te deja una sensación de que hay muchas veces que se improvisan en esos casos como los de Miraflores que muchas de las ciclovías que justamente hizo el ex alcalde Muñoz. Ahora alcalde de lima, este no cumple con el ancho requerido no tienen bolardos no tienen nada que te segregue más que unos tachones chiquititos que se volaron, por ejemplo, la ciclovía veintiocho de julio es unidireccional. Entonces tú te quedas pensando en para que porque no lo han mejorado están esperando que se borre solita la pintura. A veces queda una sensación así,

E: si voy comprendiendo lo que me estás comentando y creo que es básicamente o bueno pareciese que se prioriza cierto o cierto tipo de usuario y hay otro porcentaje de la población que simplemente se les deja ayuda a su propio albedrío que sí pueden manejar bicicleta. Ya, pues, no, y ya, para terminar, hay ciclovías cómo has comentado que son las principales dentro de las más antiguas y están dentro de las más antiguas, pero ahora hace poco tiempo se ha intentado interconectar algunas de ellas forzando de alguna manera, y lo digo forzando porque se le ha quitado parte de la pista o parte del espacio de la pista, has llegado a cruzar por esta, pues, por eso esos tramos de interconexión y cómo te ha llegado a ser sentir cuando ha llegado a cruzar ósea si te has sentido seguro, porque en estos tramos

P: Estamos hablando de Canadá, de Pizarro de la Tupac. Estamos hablando de la continuación, por Wilson interna y estamos hablando de Pershing, marina, claro la mesada este para comenzar el tema de quitarle espacio al auto y yo creo que más bien el auto tiene demasiado espacio. No hay una buena distribución. Entonces de alguna manera esto ayuda a redistribuir el espacio público de una manera más justa más equitativa. Segundo que esto de alguna manera ha empezado a hacer que se ordene el tráfico hablando más en el sentido motorizado. Por ejemplo, en chorrillos, he notado que por la ciclovía han tenido que poner estos semáforos en varios cruces donde no había y esto está permitiendo que los peatones tengan más seguridad para cruzar, entonces la ciclovía está permitiendo que se ordene se disminuya la velocidad excesiva, que las combis no tengan que estar invadiendo los otros carriles que se mantengan en su carril en el derecho y siento que realmente ayudado, por ejemplo Canadá lo que yo me muera cuarenta, cuarenta y cinco minutos una hora para llegar hasta lo que, por ejemplo, salamanca, ahora lo hago en media hora, lo que era por ejemplo hacia lima norte, que tenía que irme hasta la universitaria ahora simplemente subo directo, todo Arequipa, Wilson Tacna, obviamente, la parte del Rímac Pizarro siempre ha sido movida y creo que la mayoría de los ciclistas tienen unos récord mundiales, así tipo guines en velocidad con la que cruzan esas zonas no, pero te ayuda bastante, aunque de noche, tengo entendido que muchos se quejan de que en la Tupac se mete e las motos, igual creo que pues ha sido un cambio considerable, tenía

una expareja en dos mil once, dos mil doce y para irme solamente de plaza de armas hasta la altura del club de Sporting cristal se me hacía súper peligroso de noche, porque yo salía después del trabajo hacia allá claro y luego regresar a lince, pues no era nada seguro, no era en cuestión de minutos tienes la seguridad de que ahí esté bolardos con reflectivos que hay mejores tiempos. Incluso el puente ya lo puedes usar sin problema. Creo que en muchos casos ha mejorado considerablemente, aunque, por ejemplo, me pasó que en la marina hacia Pershing, en Pershing fue, una ambulancia se metió por la ciclovía, porque tenía una emergencia, pero afortunadamente estaban los encargados de ciclovía y nos avisaron y nos movimos y paso la ambulancia, y creo que eso podría ser aprovechado si hay personal constantemente podrían volver a repetirse ese tipo de casos de emergencias y salvar una vida

E: eso que me comentas de los encargados de ciclovía ahora último, incluso creo que ha habido un escuadrón policial que se ha destinado únicamente para transportarse o para ver qué se está incumpliendo la normativa en las ciclovías y qué tal estás de acuerdo con esta con esta situación fácil para que pueda dar un poco más de orden dentro del uso de la ciclovía, los usuarios que lo usan los peatones, etcétera.

P: Me parece que esto debería ser continuo, siento que es una lavada de cara como cuando atropellaron los del corredor a un ciclista y luego le pusieron otra vez cómo que vamos a hacer otra vez que conduzca una bicicleta al costado de un bus que pasa velocidad, claro que cambio no le devuelves la vida al ciclista que atropello, no, siento que este tipo de medidas realmente son una lavada de cara de la policía que hasta ahora no hace nada y que, a propósito pone policía femenina porque de una manera es, como que hay menos deseo de choque contra ella no es como qué, con todo el tema de los derechos de la mujer que cada vez se tiene más cabida en los medios y más digamos soporte de parte de la sociedad. Creo que esta es una manera como de forzar aquí que nadie se atreve a decirles nada y no vayas a mal interpretarme, yo estoy de acuerdo que haya policías femeninas, pero yo siento que de verdad que siempre ha sido una medida temporal y que no va a durar y simplemente es una lavada de cara. Me parece bien que, por ejemplo, estén allí para hacer una llamada atención, en muchos casos terminan, simplemente desistiendo el motorizado, es como que detente este vamos a darle prioridad de ellos, pasen. Entonces de qué sirve simplemente están haciendo lo mismo que el semáforo claro para llamar la atención. Yo creo que podrían hacer muchas cosas como en otros países que reparten reflectivos que se reparten un casco gratis. Hacer una campaña que realmente te incentiva, que te llama la atención que al menos es una jalada de orejas, sabes que te excediste, te pudo pasar algo malo no, pero sabes que nosotros estamos acá para ti toma un chaleco reflectivo, una pegatina para la bicicleta. Nada, es cumplir por cumplir la ley. Nada más

E: claro si comprendo lo que me estás comentando bueno terminamos con todas las preguntas. Voy a dejar de grabar ahora

### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Ksan

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 53 minutos y 38 segundos

E: vamos a comenzar la entrevista con el entrevistado número seis. Comenzamos. Primero, me gustaría preguntarte qué tipo de actividad física es la que realizas con mayor frecuencia dentro de tu día a día

P: mayor frecuencia de la actividad física, que realizo es manejar bici interdiario y dos días a la semana entreno box.

E: Ah, que chévere, la actividad de manejar bicicleta interdiario con qué finalidad es que utilizas este medio de transporte

P: bueno usos, desde el dos mil catorce a pero con más frecuencia fue en pandemia. Ya que no me quería subir a los buses para evitar contagios y eso y gracias a dios, hasta ahora, sigo invicto del COVID, y me habré subido en toda la pandemia tres veces a un bus y bueno he llegado bastante lejos con la bici a lugares que jamás pensé ir porque yo usaba la bici desde dos mil catorce, pero lo máximo que me iba yo, mira yo vivo en el centro de lima, lo máximo que me iba era chorrillos a los pantanos de villa porque, por ahí vivía mi hermana, y yo decía guau eso es demasiado lejos y bueno ahora a los lugares que he ido últimamente me sorprendió bastante porque están bastante alejados de Lima, me fui a Antioquía he ido a calla huanca a lugares bastante alejados, pero normalmente esos los días domingos, que son los días que tengo libre, pero los días que ósea, estoy normal como paseando entrenando son los días que lunes miércoles viernes que me voy por la sala de re justo y siempre cruzo la Salaverry, porque me voy a entrenar a lo que es este no se si conoces el parque John Lennon que esta en San Miguel hay un cruce

E: en qué cuadra más o menos doblas de la Salaverry

P: La termino desde el inicio hasta el fin

E: hasta ejército

P: sí ajá y dentro por la ciclovía que está justo en el malecón a la derecha, y me voy de frente hasta el hasta el parque Jhon Lennon,

E; Esta más o menos por la Brasil un poco más abajo.

P: sí más o menos a unas cuatro cuadras aproximadamente lo que pasa es que ese parque conecta con la costa verde como una rampita que es cómo unas macetas que si has visto dragón Ball z se parece como el camino de la serpiente y eso lo usan bastante para entrenar porque tiene su subidita

E: Que chévere. Entonces este podríamos decir de que el uso que le das a la bicicleta es de transporte de lunes a viernes y los domingos es un uso más recreativo no

P: sí se podría decir que sí

E: me comentas de que tú el distrito de origen de dónde partes es de cercado lima, hacia qué inscritos usualmente, llegas

P: bueno cada semana, en los días de normales de los que uso el transporte o los domingos.

E: Los dos coméntame por favor,

P: los días normales normalmente me voy a San Miguel, me voy a Prescomar. Me voy a barranco, esos son los sitios más

E: y los domingos, que es de donde tiene dispones de un poco más de tiempo

P: los domingos, y es como que lo agarro como deporte, porque me voy como a las cuatro de la mañana, así y regreso, como que a las seis de la tarde siete de la noche, me voy bastante lejitos

E: chévere es de lunes a viernes, entonces en toda la semana, podríamos decir que utilizas la bicicleta en más o menos cuatro días a la semana más o menos

P: sí, próximamente cuatro, cuatro días

E: eh cuéntame, cuánto tiempo más o menos te demora en recorrer desde que sale hasta llegar a san miguel, más o menos cuando a vas a hacer box, por ejemplo,

P: cuarenta minutos a cincuenta minutos

E: me puede comentar más o menos las calles por las que se circulas a los que recuerdes

P: a los días urbanos

E: a los días de semana

P: bueno, yo vivo por el barrio chino. No sé si conocerás

E: si centro de Lima

P: si, me salgo de barrio chino. Y me voy por las calles de Junín por el congreso, me voy de frente de Junín hasta que llegó a Tacna agarró toda la ciclovía de Tacna ya de frente hasta llegar al By pass de 28 de Julio, dobló a la derecha, y entro por la ciclovía de Salaverry, donde

empieza hasta donde termina Salaverry llegó al parque de la pera agarro la ciclovía que está en el malecón la mano derecha y me lleva hasta la entrada casi de Brasil, donde está el grifo virgen de Fátima creo un parquecito, en la final de la Brasil hay una virgen, creo que la virgen de Fátima y a ver si ahí esté ahora han hecho un caminito tipo ciclovía que justo conecto ahí y me lleva de frente está el parque John Lennon porque bastante ciclista de entrenar ahí, así que han hecho como con un caminito ciclovía que es reciente porque no había y lo tenías que ir a veces, porque era en contra

E; más o menos un porcentaje estimado me podría decir de todo este trayecto que en el que tú viajas cuánto es ciclovía.

P: Cuanto tiene ciclovía, tendrá que haber, un noventa por ciento o un ochenta y cinco por ciento aprox,

E: claro la parte el centro de lima es un tanto más ya que no tiene ciclovía, creo que, a partir de Salaverry, veintiocho,

P; en la parte del centro lima, desde Tacna tiene ciclovía, pero ósea en la parte centro, centro en el centro histórico no hay

E: no hay no, ahora creo que han hecho para cruzar ese by pass para conectar no me recuerdo que ciclovía, pero han hecho, por el mismo baipás han dado un carril para ciclistas no

P; si el carril de by pass conecta con el carril con la ciclovía de Tacna, pero en Wilson con paseo colón no está bien elaborado por qué termina ponte la ciclovía de Tacna a la derecha y tienes que hacer con un sic sac entre los carros cruzar y continuar para el lado izquierdo, a las ciclovías

E: regresando un poquito del tema, me comentaste que comenzaste a manejar un tanto más comienzas a manejar la bicicleta por el dos mil catorce, pero aumentó el uso que le diste más o menos por este tema de la pandemia, teniendo en cuenta que las cosas podrían mejorar tranquilizarse de una u otra manera el distanciamiento social que hay ya terminé qué es lo que planeas tú, planeas seguir utilizando la bicicleta como medio de transporte o piensas regresar a fácil a lo habitual que era el micro o el taxi.

P: Eh mira para serte sincero me he acostumbrado tanto a la bicicleta, yo tenia una bicicleta normal, una bicicleta común como le dicen ahora para comprar el pan, ante todo eso fui como que mejorándola llegó al punto que veían ya no era como que le cambian las piezas, pero igual era como que me quedaba un poco en los grupos que hacia luego me compre otra bicicleta, que era un poco mejor, pero yo no sabía bueno yo no sabía mucho de bicicletas, o sea siempre he manejado y manejado moto, pero llegan al punto de estar tan informado de la bicicleta y me compro una bicicleta aro veintiséis, no sabía que había veintinueve, y esas cosas y ya pues, me duro como que dos años y hace aproximadamente dos, no, un mes y medio más o menos que ahora tengo una veintinueve que la fui armando de poquitos y con esta me quedo y bueno, me parece que invertir un poco más en una bicicleta, pero ya la arme como yo quería porque tengo experiencia. Toda la pandemia aprendí un montón de muchos grupos, basadas en esa experiencia a los amigos que he conocido también ciclistas pro hoy, así que no sé cómo llevaba rutas tan pro pero, pero he hecho rutas pro y me he metido tanto en ese mundo que hasta los ciclistas me aconsejaron entonces, y gracias a eso mermaba, la mejor bicicleta, ahorita, aro veintinueve tiene como que frenos hidráulicos, así como en las motos, cositas que antes no sabía, que te podrían ayudar bastante a llegar más rápido a frenar con más precisión, cositas así y si me preguntas si usaría medio de transporte a un futuro ósea cuando acabe esto supuestamente está acabando con las vacunas y poder volver a la normalidad como cómo era antes el mundo yo creo que sí, yo creo que sí me sí, porque, aparte de eso, hago ejercicio, mis pulmones como te digo no sé si habrá sido por la bicicleta, pero comencé a ir a lugares tipos de cerro como que la sierra de lima, no sé si se habrán vuelto más fuertes o que, pero gracias que yo también este no sé no me llevo a dar lo que es el COVID y estoy sano

E: lo pasaste tranquilo

P: y lo más tranquilo y me he enamorado de la bicicleta y no la dejare de usar

E: qué bueno, justo más antes los tres entrevistados que he tenido me han comentado que aumentaron el uso de la bicicleta por la pandemia y también continuarían con este uso, he tomando un poquito del tema de tus salidas de fines de semana que son los domingos, me comentaste que, de todas maneras haces rutas tanto más largas en estas salidas, que tienes son grupales o sales tú solo

P: La mayor parte son grupales lo más lejos que he ido solo habrá sido a san bartolo segundo, le pero es que ya conocía la ruta, así que normal, pero lugares, así como Pachacamac que tienes que, entre cerros y tal vez me pierdo y si voy solo no sé por dónde salir.

E: pero que cosa es lo que prefieres como ciclista salidas grupales o solo

P: me gustan las salidas grupales, porque me gusta subir así a las montañas o cerros, se siente bastante de verdad, sufres un montón en la subida pero la bajada lo recompensa todo

E: si de todas maneras y esa preferencia en un colectivo que tú deseas hacer es por cuestiones de seguridad también porque, de todas maneras, me dices que salen no a lugares con pista, sino a lugares con cerros, podría ocurrir cualquier accidente y parte de esta de salida colectiva. Es, por eso o porque, en realidad, prefieres relacionarte socialmente o cuestiones así

P: Yo, creo que un poco de ambas porque al ir a lugares que no conoces yo creo que es mejor ir en grupo, porque así no se te puedes defender te puedes este auxiliar también porque la mayoría que va a grupo en grupo y siempre van a estar más preparados, van con personas que a veces saben mecánica yo he aprendido en ese tiempo de pandemia a muchas cosas de la bici que antes no sabía que ya solo le pasa un trapito y decía ya está listo para rodar. Ahora he aprendido a cambiar la cadena, a parchar la cadena parchar la cámara. He aprendido a cambiarlos los cables de embrague, freno y un montón de cositas que antes ni me imaginaba hacer porque yo odiaba la mecánica es muy difícil no me gusta ensuciarse de manos y eso y tienes que aprender porque, a veces te puedes quedar botado solo y no hay ni taxis, nada y sientes que tienes que solucionarlas con lo que tengas

E: así de todas maneras es bueno conocer un tanto el equipo que tienes y más para hacer rutas largas, ya tomando un tanto más ya el lado de sea un poco más enfocándonos en la red de rutas semanales, que tiene es que es más de transporte y claro enfocando más en Salaverry que coincidentemente la ciclovia que recorres desde el inicio hasta el final

P: Lo recorro desde el 2014, he visto su mutación

E: Sí fue eso justo parte de eso también te iba a comentar, pero desde una perspectiva, así general, que me podrías comentar de la avenida Salaverry como primer impacto, qué cosa es lo que dirías de esta ciclovia

P: Antes estaba muchísimo peor, ahorita ha mejorado considerablemente, pero hay lugares en donde todavía le falta mejorar, por ejemplo, hay semáforos que no están sincronizados sabes en qué momento vas a cruzar porque te vota rojo a ti, pero a los carros de verde, o si no los carros que avanzan ya no te dan chance para ti, porque para nosotros supuestamente el semáforo nunca está en verde para nosotros y cuando cambia a verde los autos están pasando,

E: es ilógico te refieres al semáforo especial para ciclistas

P: Si al semáforo especial para ciclistas

E; Entonces justo por esto te iba a preguntar es que hace poco hubo un mantenimiento, pues no da todo a la ciclovia desde el veintiocho hasta el parque de la pera te iba a preguntar, tú conoces el antes y el después, si es que, en realidad había habido un cambio y en la ciclovia y más o menos si me podías detallar qué cositas ha cambiado. Si es que existió ese cambio,

P: si existió un cambio se podría decir notable porque antes había la pista estaba más deteriorada. También no sé si yo no había notado, pero creo antes era más amplio y creo que la achicaron un poquito luego de eso como que parcharon bastante los huecos ya no tiene huecos, se podría decir es una ciclovia decente a comparación a Arequipa que te paras reventando en los baches, es bastante planita o sea uniforme, lo que no me gusto es que cuando

hicieron esa reparación estuvo mucho tiempo con unas mallitas a los costados para que los ciclistas puedan transitar como que una ciclovía alterna improvisa y en ese tiempo que estuvo que fue como dos o tres meses los ciclistas varios en las rutas que iba que, al menos a la semana, yo veía uno o dos que se enredaban entre esas mallitas y se caían y varios optaron por irse por la pista, y creo que con la pista a uno lo no me acuerdo bien, lo mataron, hubo un accidente y fue porque la gente no quería ir por ahí porque hacía viento y después esos palitos de cemento no pesan nada y se te venía con todo y esa malla se te metía en el timón y tú estabas a velocidad y de pronto te caes

E: no sabía de estos accidentes. Yo vivo cerca al hospital Rebagliati a unas cuadras, estoy bastante cerca a Salaverry. La verdad es que los días en los que hubo mantenimiento no salía a darle una chequeada, pero si se veía bastante peligroso incluso de que cualquier carro pueda meterse a esta ciclovía media improvisada. ahora me comentas de todas maneras, hay ciertas cosas que ha habido mejora en cuanto al pavimento, pero que me podrías decir un tanto más de las señaléticas notabas alguna diferencia.

P: Creo que en el suelo deberían poner como que flechas reflectivas para que se pueda de repente con la luz nocturna, cuando tú alumbras con tu lucecita de tu timón, se pueda reflejar y pueda notarse porque justo en la ciclovía esa, cuando yo estaba bueno apuntó a visitar a un amigo que se chocó lo iba a visitar al Rebagliati y fui a visitarlo y justo en la esquina yo estaba poniendo casi llegando a la esquina iba a poner mi pie en la berma para detenerme y vino un tipo un señor a toda velocidad cueteado y me choca por atrás, y me dice y me botó al suelo y todavía me insulta y me dice que te quedas ahí esté en verde no quería discusión porque no fue mi culpa yo quería detenerme, ósea le digo tú no tienes ojos.

E: con otro ciclista. O fue

P: sí fue con otro ciclista que venía atrás y no estaba mirando estaba mirando el suelo. Hay ciclistas que manejan mirando el suelo, o sea, o sea, no miras de frente mira el suelo porque era una bicicleta de ruta que tienen cachitos. Ellos tienen casi todo el cuerpo mirando para abajo, y me choco y encima se molesta

E: que extraño y sí fue justo, aparte de eso también te quería preguntar y es los inconvenientes que has tenido con otros usuarios. Tú has podido ver estos inconvenientes ya sea no sólo con ciclista no sino tu también conoces bien por la Salaverry salen muchas personas a correr lo runners, incluso ahora, las personas que utilizan scooter, hay bastante han aumentado bastante y otros que son bicicletas, pero de pedaleo asistido que son tipo eléctricas, y es un poco más fácil acelerar con este tipo de bicicletas y alcanzar velocidades, incluso algunas hasta el treinta kilómetros por hora que es el límite, tú has tenido algún incidente con este tipo de usuarios, que te comento

P: bueno sí con los que corren a veces se ponen, no se ponen deberían usar ropa reflectiva porque corren de noche y no se le ve. Nosotros también deberíamos tener las luces prendidas para poder verlo y a veces están con sus audífonos a todo volumen y no te escuchan cuando les tocas el claxon, no te escucha y cuando quieres doblar ellos quieren girar por otro lado, y a veces te lo puedes votar, gracias a dios, tengo buenos reflejos y no ha pasado a mayores, pero, si este tengo amigos que se han se han lesionado por pasar esto, ellos iban a abrirse para el costado y el runner también como que se asustó y se abrió para el mismo lado, y terminó chocando con el ciclista .

E: de todas maneras, sientes de que un ciclista es un tanto bueno al manejar claro la bicicleta es puede llegar a dañar al ciclista, o crees que es viceversa, que el runner llega a alguna manera ocasionar, no sé el accidente al ciclista, porque este no sé en la medida de lo posible maniobra y cuestiones así, quién crees que pueda salir un tanto más perjudicado de este choque, de este incidente.

P: Yo creo que los dos son vulnerables, ya que uno está corriendo y está como que nada que lo proteja, al menos el ciclista a veces no siempre debería, pero usa protección ósea, usa un casco

que te va a proteger bastante la cabeza a veces usa rodilleras, coderas y está más un poquito más protegido, no tanto, pero ósea, igual y siguen siendo este muy vulnerable a lo que te pueda pasar y depende de que tan que tan buenos reflejos también tenga el ciclista, porque hay ciclistas que o sea no tiene muy buenos reflejos y hasta con unas ramita se puede caer.

E: Sí, de todas maneras, depende de bastantes cositas y hablando un poco de este incidente que has experimentado más o menos me podrías decir porque cuadras es bueno porque partes de la ciclovía de Salaverry es donde tienden más a ocurrir este tipo de accidentes o incidentes.

P: mayormente son las en las intersecciones bueno, más o menos por el Rebagliati, cruza con ustedes con Usares de Junín no recuerdo bien, ahí y en Cuba donde está un grifo de Repsol. Ahí yo vi una chica que se tropezó con unos patines y vino la ambulancia y todo porque se quebró el brazo o algo así está subiendo y la chica quería subir, pero la rampita no estaba bien hecha y la como ella estaba en patines se resbaló y cayó de espalda, yo venía atrás en la bici, pero, obviamente no la pude parar porque no soy médico y no lo voy a pasar algo, pero llamamos y nos quedamos hasta que vienen los bomberos y todo eso,

E: qué bueno esto de las rampas también me han comentado que están un poco peligrosas. Con respecto a otro tipo de usuario. Si hablamos de las personas que maneja autobús, vehículos motorizados básicamente en la ciclovía de la avenida, Salaverry el encuentro o el contacto que tienen con este tipo de medios de transportes es en las intersecciones,

P: las motos, por ejemplo, en donde está el Real plaza hay un montón de motos de Rappis y esos te meten la moto no más, en esa intercepción justo que está al frente del Real plaza tu estás viniendo a velocidad y la moto quiere cruzar y te meten la moto,

E: A la intersección o se meten a la ciclovía.

P: Hay una interacción que cruzan de la principal que está en la esquina del Real plaza a la que viene antes de la pera y ahí hay una intersección y hay un montón de Rappis siempre o casi siempre cuadrados en la misma ciclovía, ahora que cuando yo paso veo a unos diez, quince Rappis motos cuadrados casi en la ciclovía al costadito y la prendí y se va y no mira si hay ciclistas no nada

E: claro muy buena ocultación. La verdad es que había olvidado de que había un montón de rapis. Ahí afuera estacionado, supongo que es para los pedidos y toda la situación, la mayoría son delivery de todas maneras eso debe ser bastante incómodo, pero ya hablando más de las intersecciones como tal, por ejemplo, la del Pershing la de Canevaro acá en la misma red Rebagliati qué te parecen este tipo de intersecciones y el contrato que tienes con los vehículos motorizados te sienten a gusto. Te parece que sí son buenos cruces que si está bien diseñado estos cruces los semáforos si se respetan o cuál es tu punto de vista al respecto

P: en Rebagliati como que no respetan a veces, a veces esos ómnibus muy grandes no recuerdo qué empresas son, pero igual hay unos ómnibus que cruzan por Rebagliati, los verdes y uno del ochenta y siete, uno rojo con azul, también y estos te meten el bus les vale, si es que estas en la mitad, porque a veces tu cruzas y en la mitad ya cambia el semáforo a rojo, y te quedas en la mitad, es como que un pedacito que parece una pequeña isla que te quedas al medio tienes que esperar hasta que cambie otra vez el semáforo o meterte si es que no viene un bus, es bastante peligroso que te quedas al medio.

E: Sí de todas maneras, en cuanto a los otros cruces e intersecciones muy poco más allá, porque

P: Las otras intersecciones están algo mejores, pero donde son intersecciones más grandes es donde es un poquito más complicado, las intersecciones más pequeñas como que respetan casi siempre no hay muchos no hay mucho auto. En cambio, en donde son intersecciones grandes como la de cuba, como la de Rebagliati, son intersecciones más grandes y los buses la usan, es como que la selva la ley del más fuerte

E; te comprendo se bueno. Creo que has pedido tú mismo evidenciar de que muchos de esas intersecciones, incluso no tienen semáforos especializados , especiales para ciclistas sino que simplemente a veces están los comunes y a veces es un tanto más complicado, más complicado

poder utilizar y ver de qué manera cruzar para un ciclista, como tal crees que el aumento de estos semáforos especializados para ciclistas ayudaría a que tú te sientas un poco más seguro de poder cruzar estas vías grandes o lo que se necesita es una persona, como tal que se quede ahí para que pueda organizar bien el tráfico en esa parte.’

P: Creo que deberían poner esos orientadores así como hay en la avenida, Canadá, ahí hay bastantes personas de la municipalidad que en los lugares donde había bastante congestión han ayudado bastante a que fluya más del tránsito y que ahora pueda respetar más a los ciclistas y yo creo que en la avenida Salaverry también en esos cruces así grandes deberían poner a alguien que pueda apoyar en eso para que puedan respetar más y también que los semáforos de ciclistas que hay ahora que las puedan este ósea, que los sincronice perfecto para que no confunda a la gente porque las bicicletas que a veces se marea y no sabe en qué momento tiene que cruzar y se quedan pensando

E: sí, sí bastante confuso, regresando un tanto más a lo que estábamos hablando ya guiándonos. Otra vez a los usuarios que con las que se tiene que convivir en la ciclovía de Salaverry, si se pudiese tú estarías, por ejemplo, Salaverry, como tal es una ciclovía y como ciclovía el uso normado que tiene es de únicamente para ciclistas y ciclos. Pese a esta situación, lo que pasa Salaverry es que transita otro tipo de usuarios, como te había comentado los runners los que manejan scooter y algunos de bicicletas de pedaleo asistido, tú, te encuentras de acuerdo con que este tipo de usuario puedan utilizar la ciclovía

P: yo creo que bueno todos ahora se rigen bajo el régimen de una movilidad no motorizada, pero los scooters, a veces va muy rápido ósea y te meten encima del scooter. Se creen auto, tu estas yendo tranquilo y te cierran, y no les puede decir nada, porque cuando le quieres decir algo aceleran y se van y alcanzarlos sí se puede ir, pero te vas a cansar por las puras eso es con los scooter, las de bicicletas mayormente las bicicletas mayormente no son tan rápidas, ya incluso algunas bicicletas eléctricas se queda más atrás, porque las llantas son pequeñas, no tienen mucha velocidad, un ciclista que, por lo menos usa la bicicleta a la semana y entrena tiene mayor cadencia y va mucho más rápido, que una bicicleta chiquita eléctrica por esa parte, no hay problema y como que tiene buenas luces y respetan más que los scooter. Los scooters deberían enseñarles a manejar mejor

E: no hay licencia para manejar scooter.

P: debería haber porque van bastante rápido yo tengo un amigo que tiene scooter y llega como que cincuenta, sesenta y va muy rápido es como que si una bicimoto a gasolina

E: lo reglado, para una ciclovía incluso para ciclistas es hasta máximo treinta.

P: y eso es mucho porque el límite es 25, sí,

E: sí bastante y en cuanto a los peatones, tú darías permiso para que este tipo de usuario también, puedan utilizar la ciclovía.

P: Yo creo que los que corren si por qué están haciendo deporte, pero deberían usar ropa reflectiva para que se le pueda ver de lejos y, obviamente deberían correr al medio porque el medio hay como que una raya. Esa rayita mayormente en este caso, no es, pero debería ser reflectiva cosa que podríamos ver la raya reflectiva del medio de la intersección entre el carril de ida y vuelta y estaría corriendo él maratonista y normal todo fresh, pero hay personas que también caminan por ahí ósea, caminan y conversaban, y le digo. Señorita está a la derecha hay una acera pueden ir tranquilos sin les estén tocando el claxon o si estoy enojando por las puras, porque esto es una ciclovía a ver camina así por la pista complicado tienes una acera a la derecha tienes una sobre la izquierda puedes escoger y tienes que caminar por la ciclovía no es así, pues,

E: sí te comprendo, sería bueno llegar a un punto intermedio, entonces, de todas maneras me comentas y que con tu desde tu punto de vista, los que manejan es scooters, no porque ponen en peligro a otro tipo de usuarios, ya que manejan bastante velocidad peatones, que para hacer deporte sí, pero los que están para pasear simplemente también lo mejor sería la acera.

P: Incluso hay familias que hasta sus bebés lo deja caminando y un niño tú no sabes no sabes, qué, para dónde se va a ir. A veces esta por la izquierda y de la nada se tira y después quién tiene la culpa el ciclista

E: sí tienes razón, bastante peligrosos este tipo de situaciones mira, te comento un poquito lo que se ha hecho, en más o menos no sé si has llegado a ver en el malecón de Miraflores, lo que me han comentado que ha pasado es que se ha dividido, porque también habían personas que salían a correr bastante entonces ellos utilizaban la vereda, pues lo que se hizo fue justamente, como también hay bastantes ciclistas, también se destinó o se limitó un carril para ciclistas de un color respectivo den toda la senda un carril, para corredores en toda la senda, y aparte se ha respetado el pavimento, pues no la acera claro de todas maneras eso ayuda a la persona que sale a correr a simplemente poder ubicarse decir yo voy por acá y a nadie va a chocar acá y quizá los ciclistas también de la misma manera, está en mi vía, nadie se va a atravesar por acá crees que se podría replicar este modelo a la ciclovía de Salaverry para ti crees que podría llegar a ser una solución

P: Creo que lo deberían hacer parecida al cómo te digo al medio de la ciclovía pueden hacer un carril, así que sea un carril pequeño, pero que lo resalte fosforescente y los ciclistas van a decir ah mira ya por el medio no te metes tanto, tienes un espacio considerable para que una bicicleta pueden ir normal por los extremos,

E: y en cuanto al ancho de la vía crees que se pueda normar, los ciclistas crees que podrían manejar con tranquilidad, porque también se debería tener en cuenta ellos

P: Claro, no es que te vas a chocar a mil personas en el camino, con bicicleta la vas a pasar al toque y quedaría un espacio considerable pasas dejas al runner atrás y sigues tu camino. No creo que haya problema en eso, a menos que no haya una maratón y estar esquivando a los runners a cada rato.

E; De todas maneras lo que incluso un amigo, que salía a correr por la plaza Salaverry una vez se me comentó que tuvo un incidente con un ciclista y el ciclista fue quejarse con un serenazgo ahí cerca y lo que hizo el serenazgo fue preguntar ósea fue decirle cuándo fue el ciclista a quejarse le dicen no, pero esto es para corredores y ésta es para ciclistas, entonces tú porque te metes por la vía del corredor, entonces el ciclista con el serenazgo llegaron a una discutir allí porque lo normal es ida y vuelta bueno creo que solo por veintiocho a partir de Rebagliati se junta los dos, entonces justo llegaron a esa discusión y hay parte, incluso de desinformación en las mismas autoridades para llegar a solucionar los problemas, los incidentes que puedan haber alrededor de toda la ciclovía. Entonces lo mejor sería informarse desde un comienzo también sería medio extraño que tú pongas un montón de señalización y todo eso y no capacites para qué sirve qué significa si por acá va un tipo de usuario por acá otro tipo de usuario. En cuando esta situación a a ti te ha sido útil la señalética que existen en las ciclovía de Salaverry.

P: Eh no hay mucha ya, no hay mucha, pero, o sea, como que siempre era mi camino ya como que ellas ya se más o menos cómo es, pero hay personas que recién han usado la bicicleta por pandemia y no están no están muy acostumbrados a cómo se divide la ida y vuelta, pero si es que van a mejorar eso debería mejorarlo así como miraflores que hay personal capacitado que poco a poco a ido instruyendo a la gente hasta que llega un punto donde la gente ya sabía cómo que ya estaba este bien amaestrada bueno hasta incluso en los semáforos te ponían un carrito con un peatón decía del rey peatón y no te dejan pasar hasta que el semáforo está en verde porque hay personas que se pasan la roja y eso y te quitaban, el peatón y te decían ya pasa. Yo creo que la gente aprendería así más porque las personas el ser humano aprende más con el ejemplo que le estés repitiendo

E: tiene que ser un tipo de capacitación didáctica también. Ahora último, como tú también sabrás es ha habido un tanto más de accidentes bueno se le da un poco más de énfasis por lo menos a los accidentes que han habido con los ciclistas y creo que fue la razón de eso que la

normativa y para el equipamiento de un ciclista incluso ha aumentado con los nuevos cambios que han llegado a suscitarse

P: en las nuevas normas para manejar bicicleta es que tenga sí o sí ropa reflectiva, el casco, parece algo tonto, pero ahí te lo dicen como que opcional, el casco es opcional y supuestamente el casco debe ser lo primero, porque yo cuando voy a rutas montañosas he visto varias caídas y he visto que los cascos te salvan la vida, pues igual yo, manejando moto, y siempre el casco te va a salvar la vida aparte de eso es tener tus luces adelante atrás, ahora bueno pusieron también reflectivos para que le pongan a la bici así como los autos, cosa que bueno, según la norma quería que le pongas un reflectivo grande, pero al final lo pusieron normativa normal que podía ser pequeño, pero visible porque también encima quita como que la bicicleta y la estética un poco aparte de eso este de los respectivos las luces el timbre que tienes que tener un sistema sonoro, creo que hasta ahora es lo que más han pedido

E: en cuanto a su parecer, sobre tu opinión sobre este cambio que han hecho si estás de acuerdo en esto que se ha estipulado por el ATU por la municipalidad por el ministerio de transportes

P: en parte, sí y en parte, no porque ósea a poner papeletas a los ciclistas, como que ya es un abuso, porque ellos supuestamente optan por la bicicleta para por algún motivo hacer deporte y también para poder ahorrarse gastos que no se ahorrarían en una moto en un auto. Tal vez para ahorrarse algunas cosas para poder ahorrar y eso será cosa que también cuando van a ser muy a fondo el ciclismo no lo haces porque empiezas a migrar de bici empiezas a cambiar componentes bueno por parte de que sí estoy de acuerdo es porque hay muchas personas que manejan sin luces también en lugares, así oscuros que son muy vulnerables que venga alguien y lo choque, personas que no usan casco y el casco de verdad, te puede salvar la vida y un buen casco no un casco que por ley y sólo para pasar la revisión de los policías, un casco, que te caigas y es como un sombrerito un gorro no protege nada un casco que sea que cumpla con los estándares de seguridad un casco certificado que cumpla su trabajo. No va a costar barato te vale de ciento cincuenta para arriba, pero vas a invertir en tu cerebro a que te pongas un casco veinticinco soles que te vas a quedar nada más. Yo tenía un casco de 30 soles, comiendo este lo tenía en la mesa se cayó de la mesa y se rompió, una cáscara de huevo ese casco y de ahí decidí invertir en un casco mejor que, obviamente, va a proteger y mi vida va a estar más segura. Por así decirlo,

E: de todas maneras, de todas maneras, es invertir en este tipo de cosas y más aún cuando el peligro es bastante grave acá en Lima. Una pregunta cuanto más al conocimiento que tienes a la señalética, tú sientes conocer la señalética como tal y la señalética que encontramos en las calles, porque a veces hay unos simbolitos medios extraños que la verdad incluso si es que no los hemos utilizado y todo eso es porque realmente fácil ni siquiera están ubicados en un buen lugar o simplemente no están haciendo, no está funcionando no están sirviendo, tú sientes conocer la señalética

Te comentaba que, a veces vimos unos simbolitos medios extraños, así de la nada. En cuanto a la señalética horizontal y vertical de manera breve la señalética horizontal es la que se encuentra normalmente pintada en las ciclovías en las vías parte de incluso el material que segrega la ciclovía también es parte de la horizontal y la vertical es la que se ubica como letreros parte de eso también entra en los semáforos. Entonces este de todas maneras, me gustaría saber si tú sientes que conoces la señalética cómo tal, o sea, qué significa la rayita que significa los símbolos, etcétera

P: algunas no hay mucha señalética por lo menos en las ciclovías por las que he ido no hay muchos te dicen que bajes la velocidad a veces te dicen que es un poquito peligroso algunos cuando llevas por la autopista, la panamericana hay una ciclovía alterna, no hay muchas no hay mucha señalización, más allá del suelo, pero deberían hacerle un material que sea así reflectivo para que se note mejor porque mayormente la gente ignora ya no ve que uno está por adelante y va por esa misma vía y lo sigue no hay mucho la señalización

E: si de todas maneras y claro, pues de todas maneras si no se nota pierde totalmente el uso que le podemos dar y en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito y de la señalética ósea, también claro incluye el uso de semáforos y eso tú sientes cumplir con eso que con la señalética con la normativa como ciclista

P; claro, de por sí yo rescato bastante los semáforos, ya que tengo brevet de moto y manejo moto y es como que no se le doy ya como te acostumbras a respetar los semáforos los cruces si es que no hay semáforo cruces tocó el claxon para ver que no viene nadie y asegurarme de que no venga nadie velocidad y básicamente eso como siempre he manejado podría decirse así en base a reglas y tengo brevet, eso es como que se te han inculcado y al manejar otro transporte lo aplicas.

E: claro qué bueno que bueno en realidad. Eh bueno. Por último, y ya para poder terminar tú como ciclista si pudieses hacer un pedido, a las autoridades que es lo que principalmente podrías decir o pedir para que mejore la calidad de vida de un ciclista urbano.

P: Sí para mejorar la calidad de vida de un ciclista urbano.

E: La calidad de vida de un ciclista o sea para ti, como ciclista, qué cosa crees que podría ayudarte a transitar día a día a transitar

P; Yo creo que siempre ósea, llevar ropa que se pueda reflejar para que siempre estes visible en la pista y, es menos probable que te puedan chocar y siempre revisar tu bicicleta, que esté operativa siempre semanalmente darles su limpieza su chequeada porque tienes que realizarlo como cualquier medio de transporte, los frenos más que todos los frenos que te pueden fallar y tanto eso también entrenar para que puedas tener mejor estado físico y puedas ir más rápido y no ir tan despacito que también cuando vas muy despacito te vuelves muy vulnerable a muchas cosas a que te pueden robar, o también te pueden chocar por lento estas en lima, lima, es una ciudad que se mueve muy rápido que los carros no tienen los choferes no tienen paciencia. Si es que no avanzas te meten el carro tienes que estar siempre manejar a la defensiva siempre mirando a todos lados, así el carril para ti este operativo tienes que ver que no venga nadie a velocidad, porque pueden ir alguien mareado, alguien que no le importe la vida y te va a meter el carro te va a meter la moto, le importa un pepino si está en verde esta en rojo, siempre tiene que estar alerta y siempre tienes que saber también transitar. No te vas a meter a lugares peligrosos que sabes que puedes perder y nada está arriesgando tu vida mejor te vas o te abres un poquito más te vas por una ruta más segura y llegas con bien a tu destino que te demores unos diez, quince minutos más es mejor a que llegues sin bicicleta hasta sin vida.

E: Si tienes bastante razón, este bueno hemos terminado con las preguntas terminamos con la entrevista.

#### ENTREVISTA DE INVESTIGACION

**Entrevistador (E):** Kenyi Wilmar Quispe Arroyo

**Entrevistado (P):** Luis Mateo

**Lugar de entrevista:** Casa del entrevistado

**Duración de entrevista:** 39 minutos y 42 segundos

E: estamos grabando eh bueno, comenzamos la entrevista con el entrevistado número ocho buenos. Primero, me gustaría preguntarte qué tipo de actividad física es la que realizas con más frecuencia en tu día a día

P: por ahora solamente ciclismo

E: claro en cuanto a ciclismo, más o menos desde hace cuánto comenzaste a manejar la bicicleta con frecuencia,

P: desde hace algo de diez años aproximadamente, pero los últimos años los últimos dos años con muchas más frecuencias.

E: hace más o menos aproximadamente diez años, pero aumentado el uso de la frecuencia de uso me comentas, utilizas la frecuencia para que con qué motivos normalmente con motivos de movilización, de transporte o para recreación y deporte

P: bueno recreación y deporte y ocasionalmente transporte

E: claro si pudiésemos darle un porcentaje a cada uno de estos motivos, cuando le pondríamos para cada uno

P: bueno transporte diez por ciento,

E: lo demás, sería la inversa de transporte

P: claro, 10 por ciento de transporte

E: qué chévere es una pregunta. Este Luis una pregunta. La parte de recreación y transporte me puedes comentar un tanto cómo es que se da óseas sales a practicar los fines de semana te gusta ir a visitar nuevos lugares o cómo es que se da esa parte

P: mira. Estoy en más de un grupo de ciclismo del grupo de ciclistas. Estamos normalmente los fines de semana hacemos rutas relativamente largas, saliendo de la provincia de lima, y bueno los días entre semana y ya con rutas más cortas y finalmente, solo, hago algunas vueltas por ciertos distritos, en la noche, en la mañana,

E: A eso iba la siguiente pregunta esté más o menos cuantas veces a la semana es que salías a manejar la bicicleta,

P: tres veces

E: usualmente me podrías decir el distrito de salida y el distrito de llegada que tienes cuando manejas la bicicleta

P: salgo y regreso a surco, voy o sea en la semana, cuando hago salidas así, digamos, como para entrenar. Estoy por san Borja Miraflores Jesús maría, porque es el tramo del de la avenida Salaverry Arequipa. Normalmente, voy a ir ahí por Arequipa 28 de julio todo Salaverry hasta el malecón y regreso por toda la zona de malecón de Miraflores hasta barranco y doy la vuelta de regreso, vaya no cambia, pero normalmente está en la ruta.

E: chévere, pues mira. Eso me comenta que ese es más o menos en los días de semana, porque los fines de semana sales con un grupo a distancia tanto más largas.

P: ha sido bueno a las playas del sur, a Pucusana,

E: que chévere y bueno

P: Un poquito más lejos

E: de todas maneras, tomando en cuenta estas salidas entre semana nada más las rutinarias, por así decirlo, esté más o menos cuánto tiempo es que demora esas salidas

P: Tres horas

E: tres horas aproximadamente no, pero Luis si pudieses escoger una de las dos ósea, tanto en la salida dando la salida más en lima, que realiza solo o grupal, que es lo que te hace sentir más cómodo salir solo o salir con un grupo de ciclistas

P: La grupal definitivamente porque se va más lejos. A hay lugares a conocer la parte de un grupo es mucho más divertido aparte del apoyo buenas amistades

E: chévere claro sería un buen tanto más bajo la finalidad de relacionarte con bastante gente en la parte social, bueno enfocándome me comentas de que, de todas maneras en las rutas semanales, una de las más frecuentes, porque transcurre es la ciclovia de Salaverry, de acuerdo a lo que me comentas es de veintiocho de julio hasta el malecón si llegas esto o ósea por el parque de la pera entras, al malecón.

P: Es todo, no siempre paso por allí, pero es una de las rutas más tranquila, pues, no es una buena vía y la del malecón también me parece una buena vía

E: Qué bueno lo que te quería preguntar es que perspectiva de traía en la ciclo día de Salaverry, desde un primer vistazo que den característica es la que podría resaltar mira.

P: Hace mucho tiempo año pasé por allí alguna vez y la verdad que estaba demasiado descuidado mucha trocha hueco y bueno. El arreglo fue hace unos meses ha sido bastante

positivo bastante bueno. Me han cambiado toda la lista han mejorado bastante puedes manejar tranquilo, mejor señalizado mejor pintado y va muy bien. La verdad he usado si el tiempo de verano un verano cuando el sol está, por ahí se quema, pero es más relajado por ahí porque incluso como tiene bastantes árboles mucha sombra que hacen, pues, llegar al malecón, es agarrar todos en la vida y por esa ruta desde veintiocho de julio anda flores. Me parece a mí una ruta turística, porque un bonito paisaje y eso por favor, vale porque lo tiene.

E: Por ahí claro que sí la verdad, hace poco un mantenimiento a las ciclovías de Salaverry. No creo que termine este año a en abril más o menos y otra pregunta que te quería hacer si es que en realidad si habías notado, la diferencia porque hay ciertos usuarios que solo comentan, por ejemplo, de que sólo la pista en que tenía un montón de huecos lo que habían hecho que solo en la pista cuando la pista y es lo único sano. Ha notado muchas diferencias, pero tú me comentas que si has logrado en realidad ver o apreciar estos detalles mejorados

P: no solamente agarrado a la sino también e la parte verde. La parte, el pintado de la señalización y los topes en los cruces me ha de vendida si hubiera mejorado o mejorado bastante. La verdad que bueno, aunque a la entrada una casita donde al final bicicleta, veinte rocosos y sí me parece bastante practico

E: sí he logrado ver la caseta de donde alquilan bicicletas, y todo me comentas un tanto de la parte de la señalización en la parte del pintado de está tomando en cuenta de que existen semáforos especializado no para para solo de ciclistas, hay un semáforo. Ha llegado a visualizar este tipo de semáforos en Salaverry, y la verdad que no nos prodigamos.

P: Es que digamos no es algo común que se hace, nada más que agregar claro algo específico, como lo es, por ejemplo, en la avenida, Larco no en la avenida largos hay algunos cuando se discrimina porque la imagen hay una bicicleta claro, No recuerdo haber visto los mediadores.

E: sí, aunque creo que hay uno cerca por la UPC, pero también creo que no estaba llegando a funcionar. Eso también es un tanto bueno. tan bueno. tener la apreciación tuya es en cuanto a otros tipos de usuario que se encuentran o que transitan la avenida Salaverry has llegado a ver este tipo a otros usuarios transitando por la ciclovía. Además de ciclistas, claro

P: siempre hay gente caminando, pero la verdad no lo veo como un problema, porque bueno también tienen derecho a pasar por ahí es bonito a la sombra de los árboles bonito, paisaje. Después al ver de cuál era antes cuando tampoco, o sea tanta la gente que camina.

E: Por ahí claro qué tipo de usuarios, vistos solo peatones, que salen a pasear, o creo que también habrá aumentado el uso de scooter, y los mismos runners son las personas que salen a correr a hacer atletismo a la ciclovía llegase a había bebido hacer este tipo de usuarios sobre los adjuntos están por

P; Lo raro también están por todos lados. Incluso a veces veo en familia, que salen simplemente, a pasear a pasear un poco, claro y no siempre

E; es lo que te quería preguntar es en cuanto a este tipo de usuarios también a ti te parece normal podrías llegar a convivir de una u otra manera con ese tipo de usuarios con la utilización de este tipo docentes de la ciclovía no bueno. En realidad, sería que vayan por donde has estado a los lados pero, pero no me hago tanto problema. Yo creo que mucha gente se molesta incomodan sí, pero creo que hay que ser un poco tolerante también, pues, no

E: claro sí de todas maneras, supongo que de la misma manera en que los ciclistas quieren utilizar la vía pública también quieren hacerlo. Otro tipo de usuarios no y, lamentablemente en lima, desenfocado, básicamente en los usuarios que tienen automóvil que los motorizados, las pistas son anchísimas, pero las veredas no son tan bastante pequeñas o no hay en algún lugares no eh tomando el creo que también en la parte del malecón de Miraflores, ha llegado a concurrir bastante lo que es los corredores haya habido ciertas como tú comentas habido ciertas discrepancias que han tenido con lo mismo ciclista, porque corrían por la ciclovía o bien por la vereda, entonces lo que la solución que se ha dado por por ejemplo, ahí ha sido delimitar de

forma bastante evidente o se han pintado un carril completamente para los ciclistas al costado para los peatones y aparte, obviamente, lo han hecho bueno, él gozaba de la acera, pero ósea, lo han hecho bastante evidente porque han pintado todo el carril, no tiene tanta potencial tanto uniforme, paciencia o tolerancia se pueda estirar acudir a esta solución también dentro de la ciclovía de Salaverry.

P: La verdad que no creo en la ciclovía como que tiene el ancho apropiado darles un espacio quitarle la voz de alto para que pasen las personas o definitivamente lo creo que es una buena idea. En todo caso, la verdad que no creo que sea buena idea, tal vez tomar una parte de del césped, sino porque está quitando pasto y todo lo verde, que sabe también

E: claro es un tanto más complicado porque el atractivo también en la parte de la vegetación, no en cuanto eh, entonces, qué medida simplemente podría darse para poder convivir armónicamente crees que simplemente sería bueno, eh e educar en los tanto a los ciclistas como en los peatones para que tenga un tanto más de tolerancia o de qué manera crees que podría llegarse esta convivencia armónica. Por así decirlo,

P: definitivamente un poco más tolerancia ayudaría más a ambas partes. Primero educar orientar a las personas, pues, la bicicleta por favor vaya por las veredas, pero si no van a ir por la ciclovía bueno por ejemplo, mínimo tener el debido cuidado

E: creo que ahora último, también se ha estipulado, por ejemplo, en la noche la ciclovía Salaverry es un tanto creo que los árboles han llegado a tapar un tanto en los postes de luz que se encuentra en la vereda has llegado evidenciar este tipo en esta circunstancia

P: así hay algunas zonas y son un poquito un poquito oscuras.

E: Y qué cómo te hace sentir a ti, como ciclista, sientes de alguna u otra manera puede chocar con algo te pueden robar o algo en realidad, no es que lo tomes mucho en cuenta no te trae muchos problemas.

P: Bueno es cuestión de estar muy atento, porque si pues, lamentablemente, está, robando por todos lados. Y, lamentablemente, también hay algunos ciclistas que no utilizan nada respectivo no usan luces y es difícil poder verlos a veces los ves cuando están a unos metros tuyos

E; claro si

P: Es un riesgo, definitivamente es un riesgo temas en general de seguridad de que te roban porque el sitio y temas de cumplir, pues no con el chaleco reflectivo, el casco, luces traseras delanteras, al mismo tiempo, me parece que se incumple demasiado, hay demasiado imprudente y francamente, si tú me dices un problema de ciclovía esos problemas te diría es un poco contradictorio, pero sí, pues, los que corre te pueden atropellar a alguien no respetan los semáforos, porque, lamentablemente hay un punto crítico en Salaverry, tienes que estar muy atento, porque los carros peatones bicicletas es un poco complicado

E: la siguiente pregunta. Qué era más o menos lo que acabas de comentar el cual es sientes que son los puntos los cruces los puntos más críticos desde la ciclovía y a qué tipo de exposición tiene de esos puntos críticos los ciclistas me comentas un tanto de Pershing, Esto es hacia los automóviles me puedes explicar un tanto mejor esta parte

P: Son los automóviles, porque como algunos doblan van por Salaverry van a entrar a Pershing dobla hacen un cruce es un poco complicado la verdad tiene que estar muy atento muy atento mirando para todos lados es cruzando y también te cruzas con los peatones, pues están cruzando la cinta también francamente no sé cómo podría solucionarse eso, no se, cambiar de semáforos pero para algo que sea un poquito más segura, porque no he visto, pero no me sería nada raro que ocurra un accidente allí, mucho más aún cuando ay este bastante tráfico en Pershing creo que incluso hay la interrupción de bastantes automóviles para que los mismos ciclistas peatones puedan llegar a cruzar de un lado hacia el otro. Este y tú has llegado a tener algún inconveniente en estos cruces con algún vehículo motorizado.

P: Bueno, la verdad no tengo mayor inconveniente, al menos en Salaverry no

E: En algún otro lado,

P: Justo ahí en Pershing a pocas cuadras del cruce con Salaverry dentro de las vías de Pershing, iba avanzando normal luego llego a un cruce y un carro me toca el vocero. Pero suficiente para desestabilizarme, yo estaba dentro de la ciclovía y el tipo se metió con todo. fue muy leve, pero igual no el desagrado, quien va a aguantar que le hagan eso, el carro paro se disculpó igual no llegó a más

E; sí bueno. Felizmente no esté esto fue una razón, básicamente o principalmente por negligencia del conductor, entonces definitivamente sí,

P: claro ese era una de las preguntas. También que me gustaría hacerte hay claro puede existir como solución. Esto que me comentas al inicio que es el hecho de programar bien los semáforos con el respectivo tiempo de forma coherente, porque, a veces hay semáforos que te dicen que avancen, pero para el otro lado, también dicen que puedan doblar a la izquierda o a la derecha y es ilógico bueno, solucionando este problema cree que podría llegar a disminuir la cantidad de accidentes o inconvenientes, o crees que, en realidad se necesita de una autoridad un policía que tiene que estar por esas partes a una respectiva hora para que se llegue a cumplir

P: no creo que unos buenos semáforos podrían solucionar eso sí un policía, pero solamente como para ver que respeten el semáforo, porque un policía dirigiendo el tráfico o el permitiendo el paso cuando hay un semáforo más lo que hacen es confundir, cuando manejo auto también, el semáforo está en verde y el policía dice no. Si pero me he pasado en rojo

E: Creas que la razón de este tipo de incidentes que ocurren básicamente es por el mal estado. La mala programación, el mal funcionamiento de estos aparatos de los semáforos, o crees que también parte de la culpa es de las personas que somos irresponsables somos bastante no respetamos, pues no el paso para otras personas, y todo ello

P: con las dos cosas.

E: Sí, de todas maneras,

P: de todas maneras, es como los puntos un semáforo bien programado y un poco de respeto se deje en paz, los carros que se metan, carros que cierra no te dejan pasar y te quedas en el medio tú vas en el carro en el medio tratando de meterme, demasiado desorden hay allí.

Continuando un poquito este ya iba ya un tanto el conocimiento que tú, llegas a tener hemos una más comentado un tanto pues, del equipamiento que tiene el ciclista creo que esto hace, poco recién se ha acentuado un poco más incluso se ha incrementado con algunos objetos que antes no se requerían, conoces acerca de esta nueva normativa

E: sí sí, pero la verdad que estoy esperando de que se haga efectivo, porque lamentablemente es demasiado imprudente.

P: A veces muchas veces he manejado de noche con gente de distintas zonas, como te decía que no tienen nada, pues nada ninguna luz y simplemente no los ves, no sabes, una cosa, así cara a cara con muchos no los veo están muy cerca, sobre las normas bueno y los respectivos en la ropa, crea que tus amigos traseras delanteras el casco, a ver de ciclovía, ya no es así dejémoslo básica, para poder yo debería aplicarse una ley únicamente sí o sí,

E: pues sí hay risas dicen me acuerdo con la que le va a poner multa, estoy completamente frío no, pero a ver muchos dicen debería mejorar la estructura hacer más ciclovía mejorará del siglo vi no puedo estar pensando para poder. Así, pues, tienes razón deberían mejorarla. Quien ni lo estar una trampa y hay varios directivos tantas, pero tantas imprudencias. Qué bueno debería de ser la parte también de ponerse a órdenes porque es demasiado y salimos nada. Yo alguna vez accidentes, tantas veces como se cae por ahí destajo, y mágico o sea es demasiado básico. Si te gustan las maneras, eso sí cuando van apareciendo más allá si bien están reportados noticieros y qué bueno, pues únicamente hubiera sido algo más nivel que hubiera tenía un casco, puesto yo iba a alguna da una medida que no descuida la verdad sobre temas de acuerdo con estas canciones porque me animaré desanimar, pero, lamentablemente, ante la imprudencia de muchos datos. Caballero normal.

P: Yo creo que no porque vas a decir que estoy de acuerdo es, porque en vez de animar desanima lamentablemente también saber de qué, como ciudadanos ciclistas.

E: Si, tienes bastante razón, ¿es parte también del comportamiento que debemos tener debe ser coherente con las cosas que decimos y también es bueno de que como ciudadano ciclista debemos conocer la señalética de nuestro alrededor para cumplir las normas que se están estipulando tú conoces la señalética por lo menos en que medida conoces la señalética en la ciclovía?

P: A que te refieres con señalética, con las direcciones

E: Claro por ejemplo hay señalética horizontal que es básicamente lo que está pintado las líneas, el símbolo de bicicleta, todo ello la señalética vertical es básicamente los letreros que están en tipo postes, junto con la parte de los semáforos, entonces este claro es más o menos estaba preguntando si conoces o en qué medida, llegas a conocer el significado de esta señalética

P: bueno. sí lo reconozco cuando las veo cuando están presentes si definitivamente, pero me acostumbre igual manejando bicicleta manejando auto igual porque acá hay que verlas y hay que cumplirlas

E; Has llegado a evidenciar ese tipo la señalética en Salaverry si has llegado a verlo

P: algunas que ponen su cartelito que indica la ciclovía no en las capitales y en el piso la dirección sentido de ida y de regreso

E: claro y te ha sido útil o sea sí sea, si has vivido algún momento en el que ha dicho. Ah mira, este es para acá entonces no puedo cruzar para este lado, o no sé o cualquier señalética, que si que, si te allá ayudado a manejar bien o no faltar alguna norma de tránsito

P: No, hay algunas partes en la ciclovía, hay en una parte en dos direcciones con una raya del medio que separa, pero hay algunas partes en los que se abren las direcciones los que van de ida se van por un lado, algunos como te podría explicar, no hay vocación o algo así no se, pero si, ver las flechas tiene sentido. Si alguna vez me ayudaron a un cruce, no está demás. Para nada

E: claro que justo en realidad todo es complementario ósea el sistema de señalética es integral funciona en cuanto al complemento de la parte de la señalética horizontal como en la vertical como los semáforos. Si existe cierto defecto de un tipo de señalética. Lamentablemente, toda todas las del sistema se ve afectado no funciona cómo debería de ser óptimamente e justo. Por eso también es que yo te estoy haciendo un tanto de énfasis en esta parte de señalética qué es una de las partes principales para poder transitar por la ciclovía bueno regresando un tanto más a la a la normativa vial. Eh me comentas que tú cómo obtuvo eres usuario, tanto de automóvil como ciclista, sientes alguna diferencia manejando auto a manejar bicicleta. Entonces me refiero a la vulnerabilidad que puedas tener en el entorno de las calles.

P: Bueno, sí porque así va a llenar varios en autovías y bicicletas y cuidar de los autos, claro que definitivamente hay demasiada competencia por ganar el lugar por pasar y los carros que se mete nada más, y si eso le paso a Messi así vaya a circular en bicicleta o vayas en auto.

E: tú como usuario de auto has tenido algún problema en algún momento con algún ciclista

P: mira no he tenido problema, porque siempre está bien atento muy atento, pero sí he visto cosas, francamente, que dan cólera, pues mira, yo a veces cruzo, manejando auto el ovalo Arica hay bastante tránsito y varias veces he visto ciclistas que cruzan el óvalo en diagonal, y yo veo , que están causando y entonces bajó un poco de velocidad, no toco el claxon solamente va a salir un poco y veo cómo el ciclista pasa delante mío, sin siquiera voltea a ver si hay un carro atrás o sea el equipo están mirando para adelante. Cuando se sabe para dónde, pero no ve atrás de donde están viviendo piensan que no son intocables que nada me va a pasar si bien también y simplemente se vaya al frente boletos de las muchas personas. También ustedes r, meten demasiado eso lo he visto varias veces, a mi me da colera porque cunado paso con mi bicicleta tengo que mirar a todos lados, demasiada imprudencia, me quejaba, me fijaba al detalle con o sin casco y guantes nada irresponsable pues no, y después había un carro bonito tumba,

oposición de la sucia se cae y se mea culpa en el carro sin tomar un carro con el siguiente examen.

E: The Word c es bastante complicada la interacción de un usuario con otro, bueno como última pregunta si pudieses hacerles algún pedido a las autoridades enfocándonos en la ciclovía de la avenida, Salaverry para su mejora para que tú puedas transitar mejor como ciclista. Qué cosa es lo que tú pedirías para que puedan mejorar

P: primero es que cruce compartir mejorar de una forma en la fluidez a la seguridad. Ahí otra cosa. Es hay algunos puntos que están muy oscuros y desolados y algunos tramos que están mezclados de juró como que da un poco de cosa ver ahí, pues no sí conozco el caso que te hayan robado, pero, pero bueno a que jodan para este recién ponen muy diversos claro sí y espero que le saques bien lo que hicieron en las zonas oscuras que arreglen bien esos cruces que mejoren los semáforos y que ponga un letrero en el parque de la pera indicando que más arriba hay otra ciclovía, pues, empalmas malecón, porque la gente que no sea de la zona que un letrero y se regresa más, que eran dos cuadras hasta la playa y una vista buenazo, pues no se pierdan, entre otras cosas, y no se dan cuenta

E: Creo que antes en el mismo parque. La pera había un lugar donde tú podías arreglar tu bici había un tipo desarmadores ahí crearon que eso también, pero, pero en esa temática, creo hay un lugar, con tiempo en el que si llega a pasar. Por ahí había de ese tipo de cositas y había bastantes ciclistas bastantes y quizás que se quedan ahí me siento mal, Creo que eso sería todo terminamos con la entrevista



ANEXO III: Esquema jerárquico.

