

## 1.11. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA

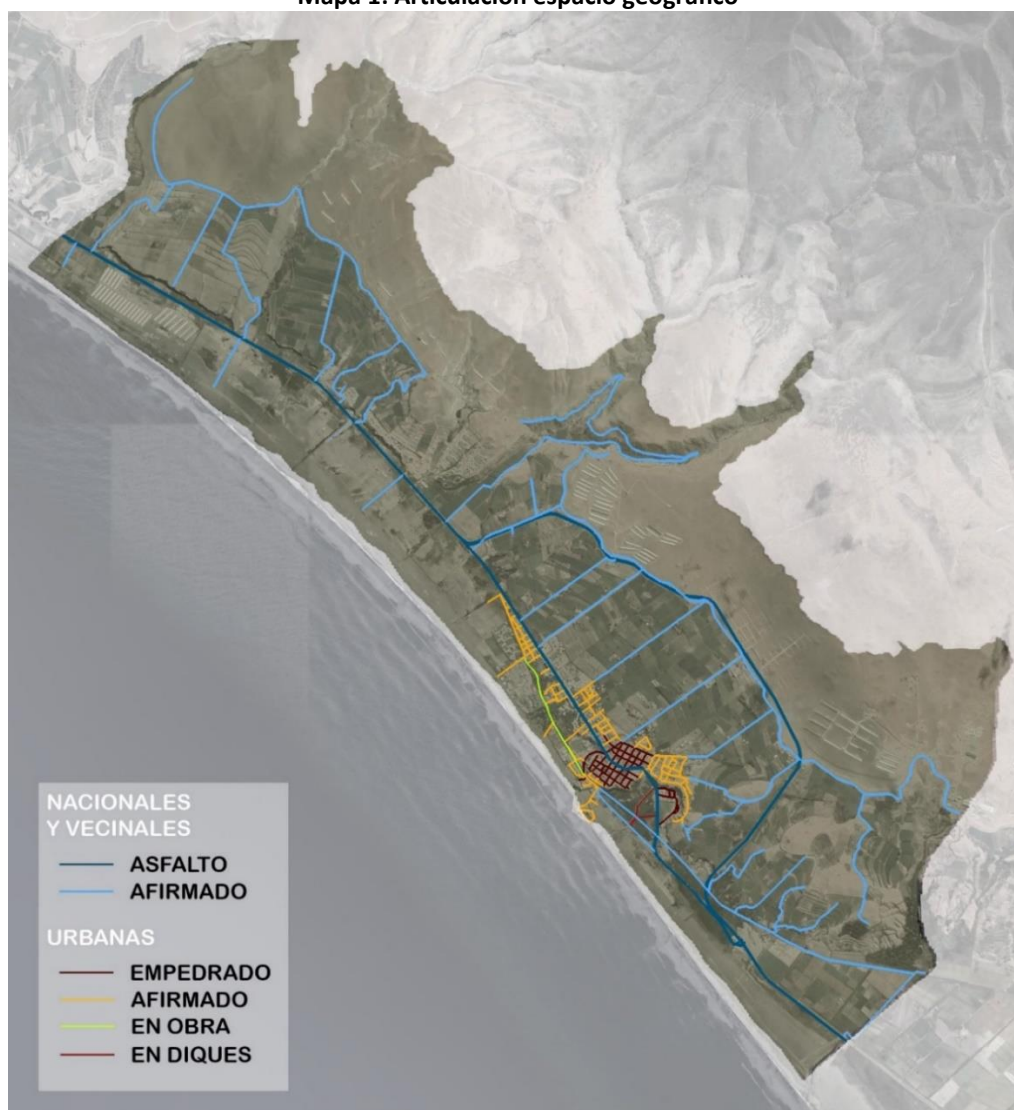
### 1.11.1. Vialidad en el Ámbito de Intervención

El uso antrópico intensivo se da en la superficie que se extiende de la línea de playas hasta el canal de regadío en las faldas de las colinas de lomas, usadas por algunas granjas avícolas y por pastoreo estacional.

El espacio es articulado por una malla que se estructura longitudinalmente por la carretera Tambo-Mollendo, incorporada parcialmente por la carretera Costanera y una vecinal que acompaña el canal de irrigación, conectadas transversalmente por otras vías vecinales establecidas con cierta regularidad pautada por las parcelas de agricultura.

La articulación transversal de esta superficie de uso antrópico tiende a reforzarse por construcción de la Vía de Evitamiento de Mejía, que desplaza el uso subalterno de la vía vecinal que acompaña el canal.

Mapa 1: Articulación espacio geográfico

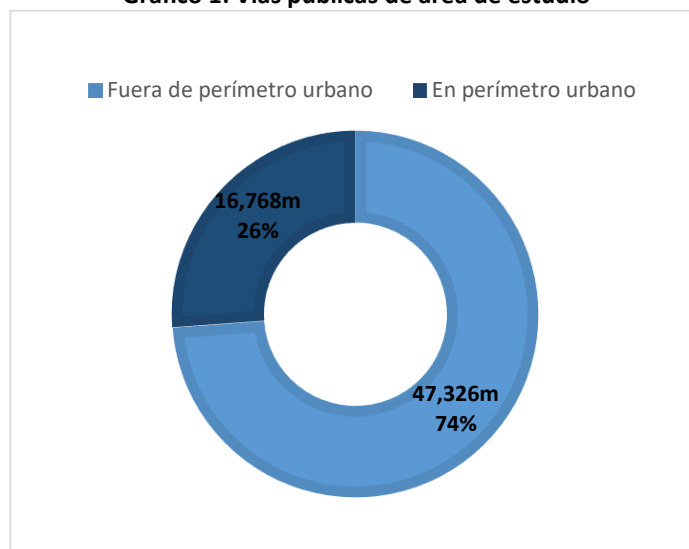


Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

Del trazado de la carretera Costanera se despliegan otras vecinales más esparcidas acompañando quebradas ascendentes y accesos a plataformas sobre colinas a montante.

La extensión de esta malla es de 64,09 kilómetros, repartidas con un 26% (16,77 km) de carreteras asfaltadas y 74% (47,33km) de vías vecinales afirmadas.

**Gráfico 1: Vías públicas de área de estudio**



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

### 1.11.2. Análisis de Vialidad Urbana

Para efectos prácticos solo analizamos la malla del centro poblado Mejía porque a todo efecto el agrupamiento urbano del Mirador es un gran condominio cerrado, en cuya vialidad la municipalidad no tiene mayor injerencia.

La malla urbana se propaga a similitud de espina de pescado de a partir de la carretera Tambo-Mollendo como su columna vertebral principal, que se distingue por su rasante más plana entre Mejía y Mollendo, teniendo apenas una declividad más pronunciada a la salida del centro poblado en dirección hacia Tambo, se distingue además por su superficie rodante asfaltada, y ya no por su ancho que en el tramo urbano es compartido con el promedio del ancho de vías del centro poblado que varía entre 8 a 11 metros.

**Mapa 2: Estructura vial del centro poblado de Mejía**



Fuente: Equipo Técnico del EOU-Mejía

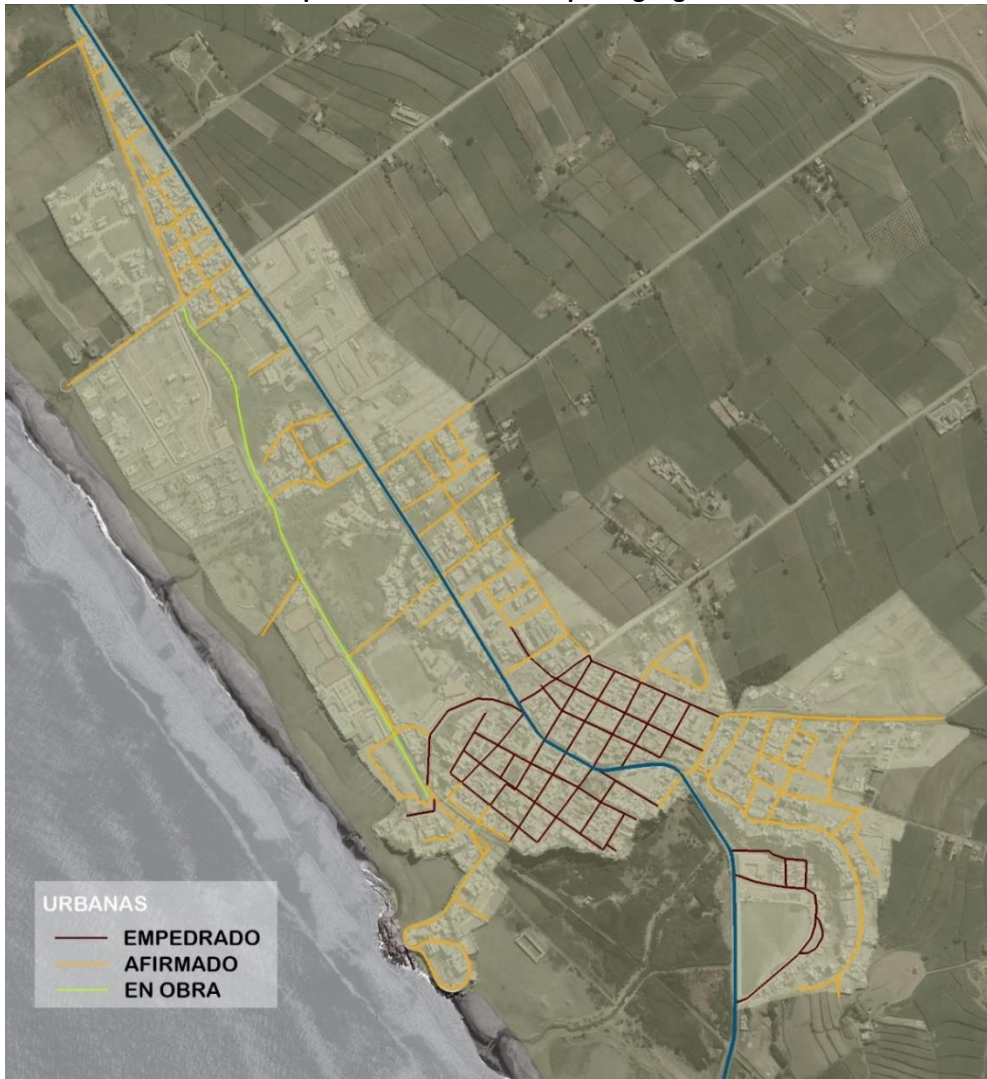
La categorización de vías no se establece por el derecho de vía, que dada la dimensión del centro poblado de Mejía no tendría mucha influencia, sino que se da por su articulación.

Además de la carretera Tambo-Mollendo que corresponde al 12% de las vías públicas en el CP. Mejía, este carece de otras vías con acabado asfáltico, en compensación presenta un 27% de vías empedradas con asentamiento en concreto, muy durable pero que puede dificultar un tanto la manutención de infraestructura de saneamiento, así como de obras de arborización en áreas donde no existen bermas laterales o fajas de estacionamiento como en el casco antiguo del centro poblado.

Las vías afirmadas representan el 55% del total de las vías, y se debe a que las habilitaciones mantuvieron la costumbre de delegar al municipio distrital el acabado de fajas rodantes y veredas.

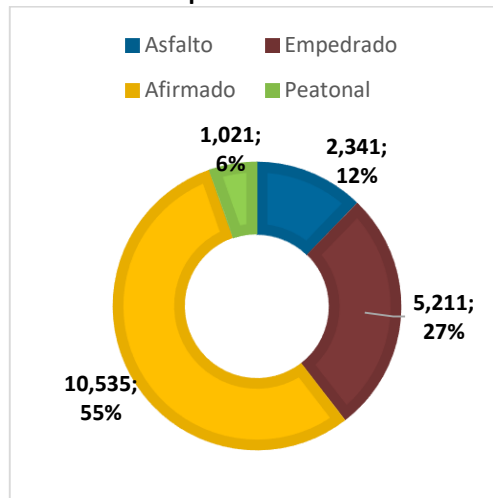
Una vía peatonal está actualmente afirmada pero está prevista con su pavimentación. Existen asimismo algunas vías afirmadas en diques de secano en áreas de preservación, cuyo destino dependerán d las acciones de fiscalización y remediación.

Mapa N° 3: Articulación espacio geográfico



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

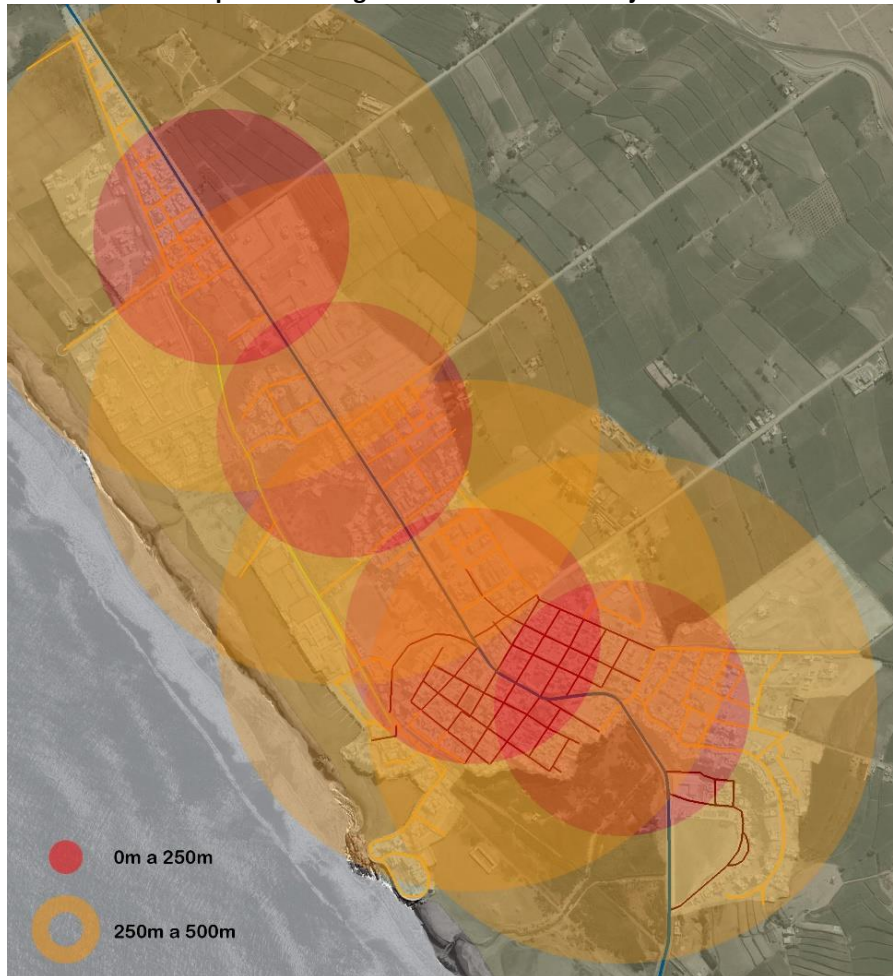
Gráfico 2: Vías públicas de área de estudio



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

A pesar de que por las dimensiones del centro poblado de Mejía el rango de acceso hasta la carretera Tambo-Mollendo cubra todo el tejido urbano longitudinalmente el rango de 500 metros no consigue ser cubierto por una caminata común.

**Mapa N° 4: Rangos de caminata desde eje central**



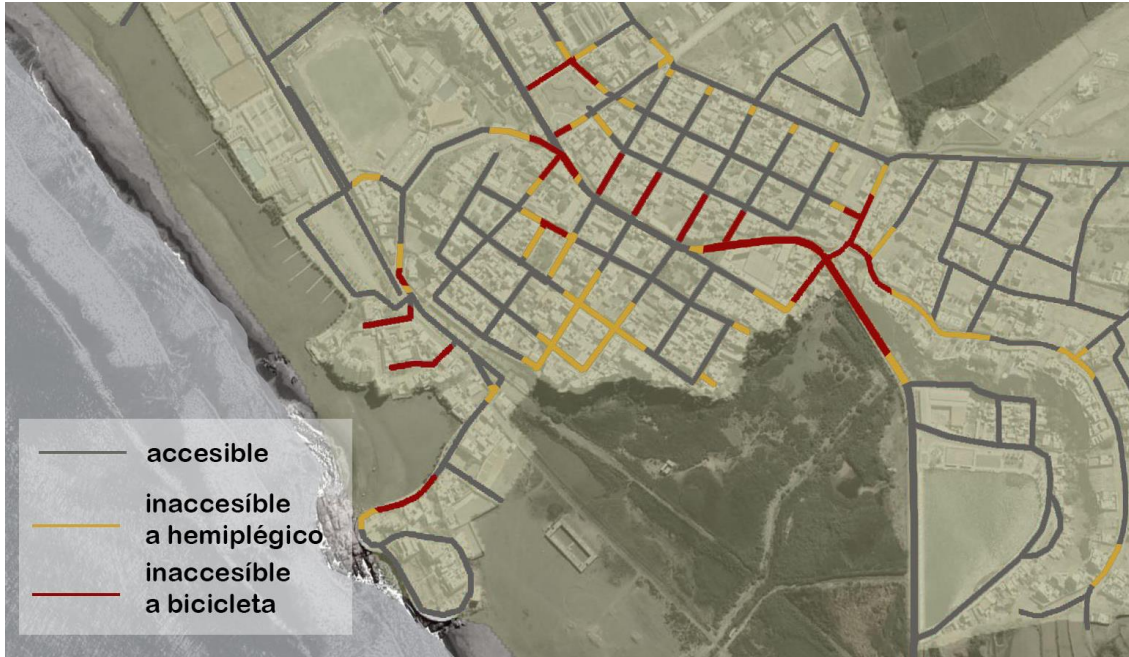
Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

La caminabilidad y la ciclabilidad son afectadas porque fuera del sector 1.0 las vías locales son discontinuas entre las diferentes urbanizaciones porque se priorizó apenas la optimización de los lotes haciendo que la transversal no se dé por vías locales, sino que apenas por la Tambo-Mollendo que por diseño sirve como colectora.

Por el bajo derecho de vía es difícil conciliar una ciclovía en la Tambo-Mollendo ante un eventual aumento futuro de flujo vehicular, por lo que se tendrá que pensar en una estrategia que combine la baja demanda vehicular a lo largo del año con vías alternativas en temporadas de vacaciones.

En vista de la resolución de los archivos DEM (digital elevation model) no fue posible elaborar una topografía detallada, el mapa de declividad para evaluar la accesibilidad a modales activos fue hecho por una evaluación visual in situ.

**Mapa N°5: Declividad y accesibilidad**



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

A pesar de que el relieve y la declividad de las vías en el centro poblado no afectan la caminabilidad de una persona sana, algunos puntos como las escaleras del malecón y la bajada a la playa sí afectan la caminabilidad de personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, y portadoras de discapacidades temporales. La declividad de algunos segmentos afecta también la ciclabilidad de personas promedio y aún más la accesibilidad universal de personas con movilidad reducida.

**Fotografías N°1 y N°2: Veredas estrechas, con malos accesos y con obstáculos**



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

En las vías otro factor que afecta la accesibilidad universal son las veredas estrechas que oscilan entre 80 y 100 centímetros, además del asentamiento de la piedra a veces irregular, gradas en veredas o rampas de acceso demasiado inclinadas.

Existen algunas alternativas de mejora de accesibilidad como usar plazas y calles secundarias con recorridos en diagonal para mejorar las rasantes.

No existe ninguna otra forma de auxilio a la accesibilidad universal como señalización podotáctil o travesías con desaceleradores o señales acústicas.

### 1.11.3. Análisis de Uso del Suelo y Movilidad

La caminabilidad y la ciclabilidad también son afectadas por la gran presencia de condominios cerrados disminuye la permeabilidad urbana y deja los recorridos inseguros con baja seguridad de vigilancia civil proactiva.

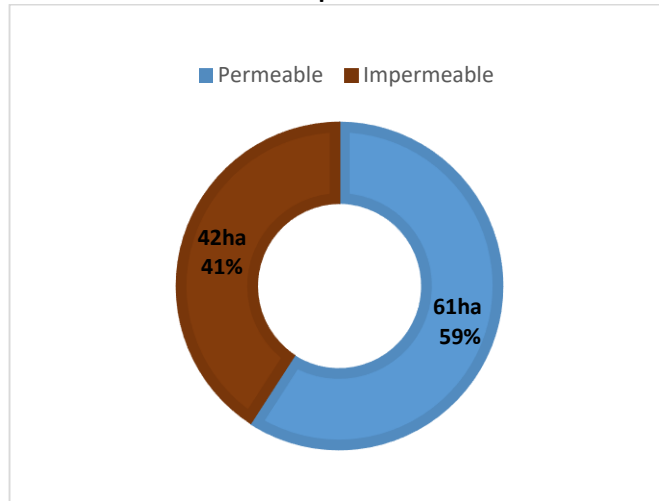
Mapa N°6: Condominios Cerrados y Baja Permeabilidad del Tejido Urbano



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

El tejido urbano impermeable alcanza hasta el 41% del CP. Mejía, con preponderancia a noroeste aislando la con considerable población residente de las urbanizaciones de José Carlos Mariátegui y Talleres en el sector 1.3 del centro de Mejía en el sector 1.0.

**Gráfico N°3: Vías públicas de área de estudio**



Fuente: Equipo técnico del EOU-Mejía

En la zona demarcada como industrial se aprovechó una lotización declarada para talleres con uso residencial que a pesar de incipiente presupone un conflicto con la vía de evitamiento utilizada para carga pesada.

**Fotografía N°3: Veredas estrechas, con malos accesos y con obstáculos.**



Fuente: Google Earth

En las áreas que hay más de residentes permanentes el uso del suelo es más variado, donde inclusive en la temporada baja se pueden encontrar comercio abierto hasta las 21 horas, lo que a pesar de ser puntual mejora la vigilancia civil. El alto índice de lotes vacantes hace que la inseguridad aumente.



#### **1.11.4. Análisis Modal**

El reparto modal prima por el uso de vehículos automotores de baja capacidad.

La conexión interprovincial de Mejía se da con Arequipa con unidades tipo minivan con capacidad de hasta 16 pasajeros, cuatro veces al día, dos de ida y dos de vuelta, de Mollendo y Cocachacra salen más unidades a lo largo del día.

La conexión interprovincial con Ilo se da dos veces al día, en un transporte que parte de Mollendo.

La conexión interdistrital se hace esencialmente por minivans o colectivos que oscilan entre las 16 y las 4 vagas sentadas; usan exclusivamente la carretera Tambo-Mollendo con intervalos irregulares que van de 15 a 25 minutos. Las unidades pertenecen a diferentes propietarios, algunos de los cuales no prestan el servicio con regularidad. Las tarifas cobradas por estas unidades varían en función de la distancia recorrida por el pasajero, lo que nos hace pensar que también se usa eventualmente como modalidad intraprovincial, a pesar de que no se pudo constatar.

A pesar de que no existen datos sobre la tenencia de medios de micromovilidad, por constatación visual in situ se observa su uso casi eminentemente recreativo por parte de familias en vacaciones. En una observación superficial no se constató que se use la bicicleta u otras modalidades de micromovilidad por residentes permanentes del centro poblado.

En apreciación in situ se observó que los residentes permanentes tienen relativamente una baja tenencia de automóviles y motos, por el reparto poblacional se infiere que la afluencia de vehículos automotores es alta con la población vacacional, es la que mayor genera impacto en la movilidad en el CP. Mejía.

#### **1.11.5. Calidad Urbana y Movilidad**

En la movilidad urbana otros elementos de calidad urbana que influyen son la intensidad de uso del espacio público, la diversidad espacial y las condiciones de confort ambiental.

La intensidad de uso del espacio público incide en la seguridad por la vigilancia civil proactiva, así como en la posibilidad de interacción social. En Mejía la mayor parte del año la intensidad de uso del espacio público es mínima, cuyo efecto se intensifica por la alta vacancia de terreno y la percepción de abandono que le confieren a grandes parcelas del tejido urbano.

La diversidad de los ambientes urbanos es considerable, con diferencias entre el centro histórico, las subsecuentes expansiones urbanas, el área agrícola y de playa tan próxima del casco urbano, lo que invita al uso peatonal de Mejía.

La condición del confort ambiental en Mejía podría ser mejorada, la arborización de calles es básicamente nula y de plazas es escasa. En verano la exposición solar es grande y en invierno el frío es acentuado por la humedad y por la baja incidencia solar, por lo que se podrían emplear árboles con sombra tamizada y caducifolias para adecuarse a las diferentes estaciones.

## **Conclusión**

A pesar de que la estructura y articulación del casco urbano es simple queda espacio para enriquecer y aumentar el repertorio en las formas de uso, articulación y reparto modal. Como es común el uso de suelo es el factor que es más difícil modelar para las finalidades de la movilidad, pero se tienen buenas posibilidades en términos del diseño urbano en espacios públicos. Dada que el centro poblado tiene dos modos muy diferenciados, entre la estación vacacional y el resto del año debemos abrazar esta característica y pensar en cómo diseñar y usar estos espacios con flexibilidad.