



*Asesorías y Tutorías para la Investigación Científica en la Educación Puig-Salabarría S.C.
José María Pino Suárez 400-2 esq a Lerdo de Tejada, Toluca, Estado de México. 7223898476*

RFC: ATI120618V12

Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores.

<http://www.dilemascontemporaneoseducacionpoliticayvalores.com/>

Año: IX Número: 2. Artículo no.:112 Período: 1ro de enero al 30 de abril del 2022.

TÍTULO: La línea 2 del metro de Lima tramo Santa Anita–Ate y su impacto en el crecimiento empresarial.

AUTORES:

1. Dr. Juan Ricardo Salinas Ascencio.
2. Dr. Guillermo Muñoz del Pozo.
3. Máster. Norma Elizabeth Carrillo Hidalgo.
4. Geóg. Eduardo Huamaní Romero.
5. Máster. Guillermo Buiza Román.

RESUMEN: La Línea 2 del Metro de Lima es un sistema subterráneo con 35 estaciones que unirá los distritos de Ate y el Callao en 45 minutos. El objetivo de estudio es evidenciar el impacto en el crecimiento empresarial con la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima. Como investigación cualitativa se examinó la forma en que se percibe y experimenta los fenómenos que rodean al proyecto que transportará a más de 1 millón de habitantes por día en 45 minutos. Se concluyó en que contribuirá a la descongestión vehicular y al cuidado del medioambiente, beneficiando al desarrollo socioeconómico de los distritos de Santa Anita y Ate, y la actividad empresarial.

PALABRAS CLAVES: Metro, subterráneo, vial, desarrollo, competitividad.

TITLE: Line 2 of the Lima metro Santa Anita – Ate section and its impact on business growth.

AUTHORS:

1. PhD. Juan Ricardo Salinas Ascencio.
2. PhD. Guillermo Muñoz del Pozo.
3. Master. Norma Elizabeth Carrillo Hidalgo.
4. Geog. Eduardo Huamaní Romero.
5. Master. Guillermo Buiza Román.

ABSTRACT: Line 2 of the Lima Metro is an underground system with 35 stations that will link the districts of Ate and Callao in 45 minutes. The objective of the study is to demonstrate the impact on business growth with the construction of Line 2 of the Lima Metro. As a qualitative research, the way in which the phenomena surrounding the project are perceived and experienced, which will transport more than 1 million inhabitants per day in 45 minutes, was examined. It was concluded that it will contribute to vehicle decongestion and caring for the environment, benefiting the socioeconomic development of the Santa Anita and Ate districts, and business activity.

KEY WORDS: Metro, subway, road, development, competitiveness.

INTRODUCCIÓN.

Uno de los grandes problemas de la ciudad de Lima y Callao es el transporte público. Lima Metropolitana, con más 10 millones de habitantes (el 32 % del total de la población peruana), es la ciudad más poblada y congestionada vehicularmente, haciéndose necesaria la construcción de un sistema de trenes eléctricos, aprovechando los espacios subterráneos y aéreos disponibles (Aguilera Castro & Puerto Becerra, 2012); (Rodríguez, 2000).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019) en el Plan Estratégico Sectorial Multianual PESEM 2018-2022 sustentó el proyecto: Línea 2 del Metro de Lima que unirá los distritos de Lima y Callao, movilizandoo dos millones de pasajeros promedio por día. Como todo proyecto de envergadura, en la Línea 2 Metro de Lima, hay que considerar los impactos en el micro y macro entorno socio ambiental (Becerra, 2010).

El Tramo Santa Anita – Ate, se caracteriza por su alta incidencia industrial y comercial; en ese contexto, el servicio de la Línea 2 Metro de Lima: Ate-Santa Anita brindará un servicio de transporte moderno, seguro y de calidad, permitiendo economizar tiempo y generar puestos de trabajo. El estudio permitirá conocer el impacto de la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima: Santa Anita – Ate en el crecimiento y la demanda empresarial, accesibilidad y la dinamización de actividad comercial.

Referentes de la Línea 2 del Metro de Lima es el Metro de Bilbao S.A., España, que al año registra más de 87,5 millones de viajes en el área metropolitana de Bilbao (Consortio de Transporte de Bizkaia, 2014). Asimismo, en el libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (2014) sostiene que los representantes de las ciudades de América Latina decidieron asumir un compromiso de acción conjunta permanente, para alcanzar una movilidad urbana de alta calidad para todas las personas, sin discriminación (Izquierdo, 2016).

La investigación corresponde a la investigación cualitativa, tipo exploratorio, para explorar e indagar las oportunidades del crecimiento empresarial en el Tramo Santa Anita– Ate. Se entrevistaron a 180 personas, seleccionados entre empresarios, estudiantes y pobladores, que frecuentan el espacio geográfico de los distritos de Santa Anita y Vitarte.

Se consideró el respeto a la dignidad humana, la investigación científica, la ética profesional y los derechos de autor.

DESARROLLO.

Materiales y métodos.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2021), existe 795, 410 habitantes en los distritos de Santa Anita y Ate-Vitarte que directa o indirectamente serán beneficiados por el proyecto Línea 2 Metro de Lima, en ahorro de tiempo de viaje, ahorro de costo de operación vehicular, ahorro por reducción de accidentes, ahorro por reducción de contaminación, y revalorización de terrenos.

La investigación es cualitativa, porque se examinará la percepción y experiencia de los fenómenos que rodean la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima tramo Santa Anita – Ate.

Mertens (2010) considera que la investigación cualitativa es particularmente útil cuando el fenómeno de interés es muy difícil de medir o no se ha medido anteriormente (Luna, 2016).

Los datos de la investigación se obtuvieron a través de la revisión documental de libros, revistas y páginas webs; la observación fue registrada en cuaderno de ocurrencias e imágenes fotográficas, y la entrevista a una muestra aleatoria compuesta por 180 personas entre empresarios, estudiantes y pobladores de los distritos de Santa Anita y Ate.

Resultados.

Los principales resultados que se obtuvieron de la información proporcionada por los empresarios, proveedores de servicios, estudiantes y pobladores del tramo Ate-Santa Anita de La Línea 2 del Metro de Lima son los siguientes:

Tabla 1. Accesibilidad a Santa Anita – Ate.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	2	1,1
Bueno	29	16,2
Regular	96	53,3
Malo	53	29,4
Total	180	100 %

El 53,3% de la muestra manifestaron que la accesibilidad a Santa Anita – Ate es regular y el 29.4% califican al servicio como malo.

Tabla 2. Viaja con rapidez en los buses de transporte urbano.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	2	1,1 %
Bueno	25	13,8 %
Regular	91	50,5 %
Malo	62	34,6 %
Total	180	100 %

El 50.6% indicaron que la rapidez del servicio es regular y el 34.4% malo.

Tabla 3. Viaja cómodamente en los buses de transporte urbano.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	6	3,3 %
Bueno	21	11,7 %
Regular	76	42,2 %
Malo	77	42,8 %
Total	180	100 %

El 42,8% calificaron como malo la comodidad en el servicio.

Tabla 4. Ahorro de tiempo utilizando la Línea 2 del Metro de Lima.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	51	28,3 %
Bueno	91	50,6 %
Regular	35	19,4 %
Malo	3	1,7 %
Total	180	100 %

El 50,6 % de la muestra, señaló que la Línea 2 del Metro de Lima permitirá a los usuarios ahorrar tiempo en el transporte de pasajeros.

Tabla 5. Descongestionamiento del tráfico vehicular en el tramo Santa Anita – Ate.

Alternativas	Distribución Muestral	%
Muy bueno	44	24,4 %
Bueno	98	54,4 %
Regular	35	19,4 %
Malo	3	1,8 %
Total	180	100 %

El 54,4 % de los entrevistados manifestaron que habrá un buen transporte urbano.

Tabla 6. La Línea 2 del Metro de Lima tramo: Santa Anita – Ate, creará espacios de movilidad y accesibilidad a otros puntos de la ciudad.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	43	23,9 %
Bueno	106	59,9 %
Regular	30	16,7 %
Malo	1	0,5 %
Total	180	100 %

El 59,9 % calificaron como bueno la integración e igualdad de oportunidades para movilizarse y acceder a diferentes puntos de la ciudad.

Tabla 7. Locales comerciales en las estaciones favorables para los pasajeros.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	22	12,2 %
Bueno	87	48,3 %
Regular	57	31,7 %
Malo	14	7,8 %
Total	180	100 %

El 48,3 % de los entrevistados, calificaron como bueno la oportunidad de adquirir productos aprovechando su desplazamiento por las estaciones

Tabla 8. Cámaras de vigilancia dentro y fuera de los trenes disminuirá la inseguridad y robo.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	73	40,6 %
Bueno	76	42,2 %
Regular	30	16,7 %
Malo	1	0,5 %
Total	180	100 %

El 42,2 % calificaron de bueno y el 40,6% de muy bueno, las cámaras de vigilancia dentro y fuera de los trenes para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Tabla 9. La Línea 2 del Metro de Lima, beneficiará el desarrollo socioeconómico de los distritos de Santa Anita y Ate.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	50	27,7 %
Bueno	100	55,6 %
Regular	30	16,7 %
Malo	0	0 %
Total	180	100 %

El 55,6 % consideraron, que la Línea 2 del Metro de Lima beneficiará el desarrollo socioeconómico de los distritos de Santa Anita y Ate y Lima Metropolitana.

Tabla 10. Mejora en la imagen general de la ciudad.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	48	26,8 %
Bueno	106	58,9 %
Regular	26	14,3 %
Malo	0	0 %
Total	180	100 %

La opinión del 58,9% indica que se mejorará la imagen de la ciudad minimizando el caos vehicular actual.

La contaminación de humos y gases.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	47	26,3 %
Bueno	93	51,6 %
Regular	39	21,6 %
Malo	1	0,5 %
Total	180	100 %

Con respecto a la contaminación por humos y gases el 51,6% la calificó como buena el transporte del tren eléctrico como moderno y amigable con el medioambiente.

Tabla 11. Línea 2 del Metro de Lima tramo: Santa Anita – Ate, minimizará los ruidos del actual parque automotor.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	40	22,2 %
Bueno	94	52,2 %
Regular	42	23,4 %
Malo	4	2,2 %
Total	180	100 %

El 52,2 % calificaron como bueno que la Línea 2 del Metro de Lima tramo: Santa Anita – Ate, minimizará los ruidos del actual parque automotor, contribuyendo a reducir la contaminación sonora.

Tabla 12. La Línea 2 del Metro de Lima tramo: Santa Anita – Ate, mejorará el sistema de transporte actual.

Alternativas	Distribución muestral	%
Muy bueno	43	23,9 %
Bueno	108	60,0 %
Regular	26	14,4 %
Malo	3	1,7 %
Total	180	100 %

El 60, % calificaron como bueno la mejora en el desplazamiento de pasajeros y se articulará eficientemente a otros modos de transporte, permitiendo consolidar en la ciudad un sistema integrado de transporte.

Discusión de resultados.

La calidad del transporte urbano depende principalmente del tiempo de viaje, regularidad y frecuencia, depende también de la gestión empresarial y de la política municipal de transportes.

En ese sentido, la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima Tramo Santa Anita – Ate en la investigación nos muestra, que al usar el servicio ferroviario moderno, con nuevas tecnologías, se tendrá reducción de las horas en el tiempo de viaje, ahorro en el combustible, menor cantidad de emisiones contaminantes, descongestión de las carreteras; asimismo, se minimizará los altos costos de transporte.

Por otra parte, Tejedor Fuentetaja (2012) en su investigación titulada Seguridad en la Circulación de los Trenes de la Red Ferroviaria Española, concluye que es necesario modificar la infraestructura ferroviaria, para adecuarlos a las necesidades actuales y futuras, por lo que se debería realizar una planificación urgente, adecuada a las necesidades actuales y futuras, y dotarlas de la asignación presupuestaria necesaria para su realización.

Al respecto la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima Tramo Santa Anita – Ate en esta investigación, nos muestra un nivel de mejora en la infraestructura ferroviaria que podrá garantizar una mayor seguridad, menor tasa de accidentabilidad, y calidad de servicio.

Asimismo, Vásquez (2003), en su artículo sobre infraestructura y crecimiento, señala que la relación entre la inversión en infraestructura vial sobre el crecimiento económico es positiva en el largo plazo. La construcción de la Línea 2 del Metro de Lima Tramo Santa Anita – Ate en la investigación realizada, nos muestra que a largo plazo tendremos un crecimiento no solo de infraestructura, sino también un crecimiento empresarial que incrementará las actividades económicas (negocios) vecinas a las estaciones y en el área de influencia por la mayor accesibilidad y aumento de consumidores potenciales en la zona de estudio.

CONCLUSIONES.

El problema del transporte urbano limeño aqueja a los usuarios que se desplazan por motivo de trabajo, estudio y otros a los distritos de Santa Anita y Ate, por el excesivo tiempo del viaje,

LA baja calidad de los servicios, la flota antigua y en mal estado, el congestionamiento vehicular del transporte público, la excesiva cantidad de operadores de transporte público, la alta concentración de humo y contaminación sonora, entre otros, generando un impacto socioeconómico y ambiental negativo en la población.

La Construcción de la Línea 2 del Metro de Lima Tramo Santa Anita – Ate, es un proyecto urbanista estratégicamente planificado para constituirse en hito representativo de la ciudad de Lima, que a la vez de resolver los graves problemas del tráfico interurbano, tendrá un impacto positivo en el crecimiento empresarial.

Se ha identificado, que este sistema de transporte reducirá sustancialmente la inseguridad y el tiempo de viaje de 191 360 personas integradas a la población económicamente activa en los distritos de Santa Anita (51 228 personas) y (Ate 140 132 personas), mostrando en los últimos años un buen desarrollo económico, que han atraído proyectos comerciales, industriales y residenciales del sector privado.

En Ate-Vitarte: el Mercado de Ceres, Centro Comercial "Las Brisas de Ate", Parque industrial "El Asesor", Backus, Tejidos San Jacinto, Mall Puruchuco, la Curacao, Elektra, Estación Terrestre de Yerbateros y Hospital Vitarte y el Hospital Nacional Hermilio Valdizán. En Santa Anita: el Mercado de Productores, conglomerado comercial del Óvalo de Santa Anita, Mercado Mayorista MAKRO, conglomerados Financieros, Hospital Jorge Voto Bernales Corpancho, cadenas de farmacias, gimnasios.

La demanda del sector turismo en el área de estudio serán atendidos por los centros que han logrado posicionamiento destacado como prestadores de servicios de recreación, destacando el CONAFOVICER del Sindicato de Construcción Civil, que brinda servicios de recreación y de hospedaje en los meses de verano, para la realización de actividades como congresos, seminarios, entre otros.

Los otros centros recreacionales privados son como Granja Azul, el Hotel El Pueblo, Villa Tu San, Lima Golf Club. También se cuenta con la Zona Arqueológica Puruchuco, la Quebrada Seca, el Centro Tradicional de Ate, el Museo de Sitio de Puruchuco, la Plaza de Armas de Ate, el Estadio Monumental, el Zoológico de Huachipa como lugares de interés para turistas y ciudadanos en general. La construcción de la Línea 2 del Metro de Lima tramo: Santa Anita – Ate incrementará el índice de visitas, mejorando el índice de visitas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. Aguilera Castro, A., & Puerto Becerra, D. P. (2012). Crecimiento empresarial basado en la Responsabilidad Social. *Pensamiento & Gestión* (32), 1-26.
2. Becerra, D. P. P. (2010). La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización. *Pensamiento & Gestión* (28), 171-195.
3. Consorcio de Transportes de Bizkaia. (2014). Memoria 2014 agiria. (sitio web). CTB. https://www.ctb.eus/sites/default/files/memoria14_c.pdf
4. Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2021). Perú: Estado de la Población en el año del Bicentenario, 2021. INEI. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1803/libro.pdf
5. Izquierdo, J. D. (2016). Crecimiento y rentabilidad empresarial en el sector industrial brasileño. *Contaduría y administración*, 61(2), 266-282.
6. Luna, J. P. S. (2016). Crecimiento empresarial en las pequeñas empresas de la industria metalmeccánica de Lima: un estudio de casos múltiple. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía* (90), 224-241.
7. Mertens, D. M. (2010). Transformative mixed methods research. *Qualitative inquiry*, 16(6), 469-474.

8. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). Plan estratégico sectorial mutianual: Sector Transporte y Comunicaciones PESEM 2018-2022. (documento web) Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.
http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/pesem/PESEM_MTC_2018-2022.pdf
9. Movilidad Urbana Sustentable de América Latina. (2014). Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad Sustentable de América Latina. MUSAL.
https://redsimus.com/pdf/libro_blanco.pdf
10. Rodríguez, A. C. (2000). Factores determinantes del crecimiento empresarial. Revista Española de Financiación y Contabilidad, (7), 257-262.
11. Tejedor Fuentetaja, J. (2012). Seguridad en la Circulación de los trenes de la Red Ferroviaria Española, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Catalunya (Tesis de grado) Universitat Politècnica de Catalunya.
12. Vásquez, A. (2003). Una disertación sobre los vínculos entre el crecimiento económico y la infraestructura de servicios públicos en el Perú (Tesis doctoral). Pontificia Universidad Católica del Perú.

DATOS DE LOS AUTORES.

1. **Juan Ricardo Salinas Ascencio.** Doctor en Administración. Docente de la Escuela de Posgrado Walter Peñaloza Ramella de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle-Perú. E-mail: jsalinas@une.edu.pe
2. **Guillermo Muñoz del Pozo.** Doctor en Ciencias de la Educación. Docente de la Escuela de Posgrado Walter Peñaloza Ramella de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle-Perú. E-mail: gmunoz@une.edu.pe

- 3. Norma Elizabeth Carrillo Hidalgo.** Maestra en Administración del Trabajo y Relaciones Industriales. Docente de la Escuela de Posgrado Walter Peñaloza Ramella de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle-Perú. E-mail: ncarrillo@une.edu.pe
- 4. Eduardo Huamaní Romero.** Geógrafo. Docente de la Escuela de Posgrado Walter Peñaloza Ramella de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle-Perú. E-mail: ehuamani@une.edu.pe
- 5. Guillermo Buiza Román.** Maestro en Marketing Turístico y Hotelero. Docente de la Escuela de Posgrado Walter Peñaloza Ramella de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle-Perú. E-mail: gbuiza@une.edu.pe

RECIBIDO: 2 de octubre del 2021.

APROBADO: 20 de diciembre del 2021.