



HAL
open science

Relato del segundo seminario anual Modural – marzo 2021

Jérémy Robert, Vincent Gouëset, Florent Demoraes, Maëlle Lucas, Pascal
Sebille

► **To cite this version:**

Jérémy Robert, Vincent Gouëset, Florent Demoraes, Maëlle Lucas, Pascal Sebille. Relato del segundo seminario anual Modural – marzo 2021. [reportType_6] ESO - Espaces et Société; IFEA. 2021. hal-03229498

HAL Id: hal-03229498

<https://hal.science/hal-03229498>

Submitted on 19 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



PROGRAMA Modural

Prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina

Estudio comparativo de Bogotá y Lima

2020-2023

RELATO DEL SEGUNDO SEMINARIO ANUAL

Modalidad Virtual

Marzo 8 - 12 de 2021

J. Robert, V. Gouëset, F. Demoraes, M. Lucas, P. Sebille

Mayo 2021



PUCP



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA



IFEA
INSTITUT FRANÇAIS D'ÉTUDES ANDINES
UMR 17 7642/CNRS USR 3337 AMÉRICA LATINA



Créditos

Este documento presenta el relato del segundo seminario anual del programa de investigación Modural “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú)”. Este programa está financiado por la ANR (Agencia Nacional de la Investigación Francesa) durante el periodo 2020-2023 y co-coordinado por Vincent Gouëset y Florent Demoraes. Involucra la Universidad Rennes 2, el Instituto Francés de Estudios Andinos, la Universidad Piloto de Colombia, la Universidad Nacional de Colombia y la Pontificia Universidad Católica del Perú.

El contenido es propiedad intelectual de sus autores y de los ponentes en el seminario.

Como citar:

Robert J., Gouëset V., Demoraes F., Lucas M., Sebille P., 2021, “Relato del segundo seminario anual Modural – marzo 2021”, Informe del programa ANR Modural, mayo 2021

Crédits

Ce rapport présente le compte rendu du second séminaire annuel du programme de recherche Modural « Les pratiques de la mobilité durable dans les métropoles d’Amérique latine : étude comparée de Bogotá (Colombie) et Lima (Pérou) ». Ce programme est financé par l’Agence Nationale de la Recherche (ANR) sur la période 2020 – 2023 et coordonné par Vincent Gouëset et Florent Demoraes. Il implique l’Université Rennes 2, l’Institut Français d’Etudes Andines, l’Université Piloto de Colombia, l’Université Nacional de Colombia et la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Le contenu est la propriété intellectuelle de ses auteurs et des exposants du séminaire.

Comment référencer ce rapport :

Robert J., Gouëset V., Demoraes F., Lucas M., Sebille P., 2021, “Relato del segundo seminario anual Modural - Mars 2021”, Informe del programa ANR Modural, Mai 2021

Índice

1. INTRODUCCION.....	4
1.1. PRESENTACION	4
1.2. PARTICIPANTES E INSTITUCIONES	4
2. BALANCE DE ACTIVIDADES DEL PRIMER AÑO (2020)	5
2.1. INTRODUCCION DEL SEMINARIO.....	5
2.2. LA COMPOSICION DEL EQUIPO DEL PROYECTO	5
2.3. LAS HERRAMIENTAS DEL PROGRAMA	5
2.4. EL IMPACTO DEL CONTEXTO COVID-19 Y REAJUSTE DEL PROGRAMA DE ACTIVIDADES	5
2.5. PRODUCCIONES DEL PRIMERO AÑO.....	6
2.6. ACTIVIDADES CONEXAS.....	8
2.7. BALANCE FINANCIERO	8
2.8. PUNTOS RELEVANTES RESPETO A LA ORGANIZACION DEL PROYECTO (DISCUSION).....	9
3. COYUNTURA COVID-19	10
3.1. SEGUIMIENTO DE LA CRISIS SANITARIA DEL COVID.....	10
3.2. MARCO DE EVALUACION DEL IMPACTO DE LA CRISIS SANITARIA SOBRE LA MOVILIDAD COTIDIANA	12
3.3. EL COVID-19 Y LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LIMA	15
3.4. CONCLUSION.....	17
4. ENTREVISTAS	18
4.1. PRESENTACION DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS EN LIMA (HUAYCAN).....	18
4.2. PRESENTACION DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS EN BOGOTA	20
4.3. DISCUSION SOBRE ENTREVISTAS.....	21
5. CRONICAS FAMILIARES	23
5.1. RESULTADOS DE LAS CRONICAS FAMILIARES REALIZADAS EN BOGOTA (2020)	23
5.2. METODOLOGIA Y AVANCES DE LAS CRONICAS FAMILIARES EN BOGOTA (2021)	25
5.3. DISCUSION SOBRE CRONICAS Y SOBRE LAS HERRAMIENTAS METODOLOGICAS EN GENERAL.....	27
PUNTOS RELEVANTES Y PERSPECTIVAS.....	29
6. RESULTADOS VARIOS.....	30
6.1. <i>TRANSMICABLE</i> Y CAMBIOS EN LA MOVILIDAD EN EL BARRIO EL PARAISO, CIUDAD BOLIVAR, BOGOTA	30
6.2. LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN BOGOTA.....	32
6.3. LA MOVILIDAD COTIDIANA DE LAS EMPLEADAS DOMESTICAS EN BOGOTA	34
6.4. MOVILIDAD EN TIEMPOS DE COVID-19: UNA MIRADA COMUNITARIA EN SAN JUAN DE LURIGANCHO, LIMA.....	36
6.5. HABITAR EL COVID-19: ¡DIME DONDE VIVES Y TE DIRE COMO TE PEGO LA CUARENTENA!.....	39
6.6. LA DIVERSIDAD DE LOS USOS REGIONALES DE LA BICICLETA ENTRE BOGOTA Y CUNDINAMARCA: MOVILIDAD-TRANSPORTE, RECREACION-TURISMO Y DEPORTE-COMPETICION	40
7. RESULTADOS, METODOLOGIA Y PERSPECTIVAS.....	43
7.1. DISEÑO MUESTRAL DE LA ENCUESTA CUANTITATIVA MODURAL. PRIMERAS ETAPAS E IMPLEMENTACION PILOTO SOBRE BOGOTA	43
7.2. MONOGRAFIAS DE LAS ZONAS DE ENCUESTA: PROPUESTA DE GUIA, AVANCES Y PERSPECTIVAS	44
7.3. LAS COMISIONES LOCALES DE MOVILIDAD Y LOS DISPOSITIVOS PARTICIPATIVOS DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTA	46
7.4. PRESENTACION DE LOS TRATAMIENTOS REALIZADOS SOBRE EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTA.....	48
7.5. ETNOGRAFIA MOVIL: METODOLOGIA Y BALANCE DE SU APLICACION A LA MOVILIDAD DE CICLISTAS PENDULARES Y REPARTIDORES EN SU ESPACIO DE TRABAJO EN SAN ISIDRO, LIMA.....	49
7.6. LOS RECORRIDOS COMENTADOS EN BICICLETA: METODOLOGIA Y APLICACION	50
8. PERSPECTIVAS 2021	52
8.1. SINTESIS DE LA SEMANA: PERSPECTIVAS RELEVANTES.....	52
8.2. INTERCAMBIOS Y PLAN DE ACCION PARA EL AÑO 2021.....	53
8.3. DISCUSION.....	55
8.4. CALENDARIO PARA LA ENCUESTA	57
8.5. DISCUSION SOBRE LAS HERRAMIENTAS METODOLOGICAS	57
8.6. PRINCIPALES HIPOTESIS / TEMAS QUE SURGEN DE LAS DISCUSIONES Y A INTEGRAR EN EL RECOJO DE INFORMACION A FUTURO	59

1. Introducción

1.1. Presentación

El segundo seminario anual de Modural se organizó de forma virtual del 8 al 12 de marzo 2021¹. El objetivo ha sido de realizar un balance de las actividades durante el primer año, de presentar los resultados preliminares sobre cada ciudad y de definir las prioridades para la continuación. Varios miembros exteriores también fueron invitados a participar y a compartir sus trabajos.

La coyuntura del Covid-19 ha sido uno de los principales temas de discusión, en términos de impacto sobre la movilidad y de análisis de la experiencia de los habitantes con base en entrevistas y crónicas familiares. Los desafíos metodológicos y logísticos impuestos por la situación sanitaria para el desarrollo de la investigación también fueron abordados. Más allá, los intercambios trataron de diversos aspectos del análisis de las prácticas de movilidad en las dos metrópolis, en particular sobre el caso de las amas de casa, las personas en situación de discapacidad, o el uso de la bicicleta. El seminario ha sido finalmente la ocasión de conversar de la preparación de la encuesta por cuestionario, postergada a 2022, en cuatro zonas periféricas en cada ciudad. Este informe es una síntesis de las presentaciones y discusiones del seminario.

El informe incluye una síntesis de las presentaciones realizadas por los miembros del equipo y transcribe también los debates que se dieron a lo largo de la semana, siguiendo el orden de presentación del programa (ver aquí: <https://modural.hypotheses.org/1169>). Un enlace permite acceder a las presentaciones almacenadas en la carpeta compartida Sharedocs del proyecto Modural.

Para cada media jornada, un relator estuvo a cargo de la toma de apuntes, que se completaron posteriormente con las grabaciones audio del seminario. Los relatores fueron: Pascal Seville, Florent Demoraes, Jérémy Robert, Vincent Gouëset y Maëlle Lucas. Sus apuntes fueron recopilados por Jérémy Robert que armó el informe final, en colaboración con Vincent Gouëset.

1.2. Participantes e instituciones

Equipo Francia

Vincent Gouëset (U. Rennes 2)
Florent Demoraes (U. Rennes 2 - Ifea)
Pascal Seville (U. Rennes 2)
Maëlle Lucas (U. Rennes 2)
Alexis Sierra (U. Cergy-Pontoise)
Karina Chávez (U. Rennes 2)
Jérémy Robert (U. Rennes 2 - Ifea)

Equipo Lima

Pablo Vega Centeno (PUCP)
Omar Pereyra (PUCP)
Israel Cabrera (PUCP)
Jimena Ñiquén (PUCP)
Dánae Román (PUCP)
Cesar Ponce (PUCP)

Equipo Bogotá

Carlos Moreno Luna (U. Piloto)
José Ricardo Villar (U. Piloto)
Milton Mauricio Moreno (U. Piloto)
Hernando Sáenz (U. Santo Tomás)

Jorge Pinzón (U. Santo Tomás)
Carlos Felipe Pardo (Fundación Despacio)
Germán Prieto (U. J. Tadeo Lozano)
Jeffer Cucanchón (U. Tadeo Lozano)
Daniela Rodríguez (U. Santo Tomás)
Ana Luisa Flechas (U. Nacional)
Ricardo Montezuma (U. Nacional)

Invitados externos

Mariana Alegre (*Lima Cómo Vamos*)
Valentina Prada (*Universidad Santo Tomás*)
Valentina Robledo Montoya (*Universidad de Los Andes*)
Carlos Escalante (Fundación CENCA)

¹ Para revisar el relato del 1er seminario anual de Modural (marzo 2020): <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02626047>

2. Balance de actividades del primer año (2020)

Vincent Gouëset, Florent Demoraes, Jérémy Robert (*Universidad Rennes 2 e Ifea*)

→ *Relato: Pascal Sebillé*

2.1. Introducción del seminario

Los cuatro primeros días del seminario han sido abiertos (con invitados externos y estudiantes). El último día (viernes) ha sido reservado a los miembros de Modural para una discusión sobre las orientaciones del programa y las siguientes etapas para el año que viene. El seminario inició con una discusión sobre las condiciones de accesibilidad en las diferentes universidades en el contexto del Covid-19. Se evidencia la dificultad de movilizar el conjunto de los actores de las diferentes universidades (profesores, asistentes y estudiantes).

2.2. La composición del equipo del proyecto

El núcleo inicial del proyecto no cambió mucho, sin embargo, contamos con nuevos integrantes y nuevos estudiantes (ver lista de participantes).

2.3. Las herramientas del programa

Durante el primer año, se desarrollaron varias herramientas:

Dos bases con acceso abierto, para la valorización del proyecto:

- **Cuaderno Hypothèses** (<https://modural.hypotheses.org/>): es un soporte de difusión y valorización de las actividades y producciones del proyecto (29 artículos, casi 2000 visitas, mapas, revista de prensa, fuentes de datos...)
- **Hal-Modural** (https://hal.archives-ouvertes.fr/ANR_MODURAL): plataforma para archivar las publicaciones del grupo (actualmente 9 referencias con más de 3000 consultas hasta la fecha)

Tres bases con acceso reservado a los miembros del programa, con informaciones internas:

- **Base Zotero** (<https://www.zotero.org/groups/2114086/modural>): para recopilar información y bibliografía (casi 1000 referencias al 09/03/2021)
- **Plataforma Sharedocs** (<https://sharedocs.huma-num.fr/#/2188:14515>): para almacenar e compartir internamente los documentos, archivos y el material del proyecto (material metodológico, bases de datos, fuentes secundarias, presentaciones, guías de monografías, actividades sobre el Covid-19...)
- **Noticias Modural** (archivos aquí: <https://bit.ly/3bjpSCA>): boletín de información interno, con una difusión quincenal a los miembros del programa, sobre el seguimiento de las actividades

2.4. El impacto del contexto Covid-19 y reajuste del programa de actividades

Las actividades del proyecto fueron bastante impactadas por el contexto del Covid-19. La ANR otorgó 6 meses adicionales, lo que permite contar con 6 meses extra para desempeñar las actividades, pero sin financiamiento adicional. Se puede solicitar otro semestre → el proyecto Modural correría hasta diciembre de 2023.

4. **Noche de las Ideas Andinas Ifea**, Lima, Bogotá, 28/01/2021: “Mesa redonda: proximidad y lejanía en las ciudades andinas”. <https://fb.watch/3BIXnf03Hn/>
5. **Séminaire UNIL**, Lausanne, 29/01/2021: “S’appropriier l’espace urbain par le vélo – Mouvements cyclistes et féministes à Bogotá”. hal-03147129. Grabación aquí: <https://bit.ly/304HcFk>
6. **Seminario COVIDAM**, Paris, 27/04/2021: “Du confinement à la perspective d’une mobilité plus durable : quels impacts du Covid-19 sur la mobilité quotidienne à Lima et Bogotá ?” hal-03216322
7. **3° Rencontres Francophones Transport Mobilité**, Marne la Vallée, 2-4/06/2021 : « Modural : enquêter sur les pratiques de mobilité durable dans les métropoles d’Amérique latine (Bogotá et Lima) ».
8. **Seminario IDA**, Paris, 22-24/09/2021: “La marche, un révélateur des inégalités socio-spatiales à Lima et Bogotá”.

Artículos

1. **Palimpseste, Noviembre 2020** : “Étudier les mobilités durables dans des villes durablement immobilisées par la Covid-19... À propos du programme ANR Modural”. hal-03005287
2. **Revista Ciudades, Estados y Política**, enviado en diciembre 2020, aceptado, en prensa, “Condición de vida y movilidad cotidiana de la población inquilina en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá”
3. **Territorios**, enviado en enero 2021, “Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis”.
4. **INVI, N° temático "Movilidades"**, enviado en febrero 2021: “¡Dime dónde vives y te diré cómo te pegó la cuarentena! Formas de habitar e impacto del Covid-19 en Lima y Bogotá”.
5. **Forum Vies Mobiles**, enviado en marzo 2021 : “Crise sanitaire de la Covid-19 et mobilités quotidiennes : retour d’expériences depuis Bogotá et Lima”.
6. + **Capítulo de Pablo Vega Centeno**: “Las centralidades de Lima, la movilidad y la vulnerabilidad al Covid-19”, in Iguíñiz J., Clausen J., (Eds.), 2021, “COVID-19 & Crisis de Desarrollo Humano en América Latina”, Instituto de Desarrollo Humano, PUCP, Lima, <http://isbn.bnq.gob.pe/catalogo.php?mode=detalle&nt=119388>

Informes

1. **Relato 1er Seminario, mayo 2020**: “Relato del primer seminario del programa de investigación ANR Modural (Bogotá, 9-13 marzo de 2020)”. halshs-02626047
2. **Atlas Movilidad Bogotá, julio 2020**: “Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 – Un panorama en mapas”. hal-02887070
3. **Atlas Movilidad Lima, noviembre 2020**: “Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Lima y Callao, con base en la Encuesta de viaje personal en hogares de 2012 – Un panorama en mapas”. hal-02948655
4. **Metodología cálculo ICS Bogotá, noviembre 2020**: “Metodología de cálculo y cartografía del Índice de Condición Social de los hogares - Aplicación al Área Metropolitana de Bogotá con base en el censo de 2018”. hal-02949495v2
5. **INSHS, nov. 2020** : “Les sciences humaines et sociales face à la première vague de la pandémie de Covid-19 -Enjeux et formes de la recherche”. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03036192>
6. **Informe Selección Zonas de Encuesta, diciembre 2020**: “Identificar los sectores con condiciones sociales y de movilidad muy desfavorables en Lima y Bogotá: una etapa previa para aplicar las encuestas del programa Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible - Metodología y mapas”. hal-03053354

Otros

1. **Concurso fotográfico 2020**, “Los sectores populares en tiempos de Covid-19”. Ganadora: Danna Ávila Castro, 20/11/2020, *Llegando a casa después de una larga jornada laboral*, Los Mártires, Cra 30, Bogotá. <https://modural.hypotheses.org/1151>

2. **Seguimiento Covid-19:** revista de Prensa, galerías fotográficas (CF. Pardo, G. Prieto), datos y observatorios. <https://modural.hypotheses.org/covid-19>
3. **Espacio Herramientas** para actividades Covid-19 (Sharedocs): <https://bit.ly/381HilE>
 - Concurso fotográfico
 - Crónicas familiares
 - Entrevistas individuales
 - Entrevistas a profesionales
 - Colección modelos de encuestas
4. **Guía monografías** de zonas de encuestas Modural: <https://bit.ly/3e2Qwlo>

2.6. Actividades conexas

1. Participación de Vincent, Florent y Maëlle al programa ANR Vélotactique (“*Bicitáctico*”) en el año 2021: <http://bit.ly/3bMd8DG>
2. Florent Demoraes obtuvo la prolongación de su estancia en el Ifea en Bogotá para un año más (hasta mitad del 2022).
3. El equipo peruano respondió a la Convocatoria CAP de la PUCP 2021, con el proyecto ““La Crisis de la Covid-19 y la Movilidad Cotidiana en las Periferias Populares de Lima””
4. Hernando Sáenz postuló a las becas de investigadores confirmados del Ifea, para el 2021
5. Arthur Ducasse postuló a distintas becas de doctorado (CNRS, IDA, Rennes), con un proyecto sobre la movilidad peatonal (última noticia: salió la beca del CNRS → empezaría en septiembre 2021)
6. Convocatoria Universidad Santo Tomas 2021 (pendiente).

2.7. Balance financiero

En este primer año, hemos gastado el 25% del presupuesto. La coyuntura del Covid-19 modificó los gastos previstos. Con la prolongación del proyecto, es necesario ver la posibilidad de conseguir más fondos.

Cuadro de los gastos del presupuesto (en Euros):

Grandes rubros de gasto	Socio 1 ESO				Socio 2 Ifea				
	Total	a 01/03/21	Saldo	%	Total	a 01/03/21	Saldo	%	
Gastos de nómina	117 720	42 359	75 361	36%	0	0	0		
Costo de instrumentos y de material	7 100	2 118	4 983	30%	0	0	0		
Costo de Edificios y terrenos	0	0	0		0	0	0		
Prestación de servicio (☐ Encuestas)	9 540	2 321	7 220	24%	57 080	940	56 140	2%	
Gastos generales y otros gastos de funcionamiento	Misiones	53 400	11 632	41 768	22%	17 280	4 495	12 785	26%
	Otros gastos	0	0	0		5 200	644	4556	12%
	Gastos de Entorno**	15 021	5 842	9 180	39%	3 182	1 237	1945	39%
Sub-total	202 781	64 270	138 511	32%	82 742	7 312	75 426	9%	
APORTE ANR	285 523							25%	

Perspectivas

- Se puede recuperar dinero de lo que no se gastó en las misiones (en particular sobre el presupuesto de ESO). A futuro, ver la posibilidad de financiar misiones que debía pagar el Ifea, con el presupuesto de la Universidad Rennes 2.
- importante mantener el presupuesto del seminario presencial inicialmente previsto en Lima en marzo 2021, para su realización posterior.

- Las prestaciones de servicios realizadas en el 2020 no estaban previstas en el presupuesto. Es un gasto adicional.
- Hay que considerar que el costo de las encuestas podría superar el presupuesto previsto inicialmente.
- Se ahorró dinero para conseguir algunas bases de datos, como el censo 2017 del INEI en Lima, así como sobre gastos de teléfono (que no se realizaron).
- Se debe reservar una parte del presupuesto para el periodo de prorrogación del proyecto en 2023.

2.8. Puntos relevantes respecto a la organización del proyecto (discusión)

Comunicación interna

El uso de Sharedocs y de Zotero es clave para la comunicación entre los miembros del grupo del proyecto: es importante seguir alimentando estas plataformas (en particular con las producciones propias elaboradas a partir del proyecto). Para los miembros del proyecto que no tienen ya acceso a la plataforma, tomar contacto con Jérémy o Florent.

Sobre el avance del proyecto

El contexto del Covid-19 impactó mucho el trabajo de campo. Es importante tener una discusión (viernes) sobre las decisiones respecto al giro que debe dar el proyecto con el tema de la movilidad en tiempo de Covid-19. Es importante ver como se relaciona el nuevo enfoque sobre el impacto del Covid-19 (en particular en términos de cambio modal) con el tema de la movilidad sostenible.

Perspectivas

Es necesario reorganizar (aplazar) las actividades que no se hicieron y las previstas en los próximos meses. Una de las etapas clave es la preparación de la encuesta por cuestionario (calendario previsual de su preparación, herramientas, etc.). Si se prorroga el proyecto de un año, podríamos tener todo el material de las encuestas hacia finales de 2022, para su explotación hasta finales de 2023.

Mientras tanto se pueden adelantar las crónicas familiares, algunas entrevistas (según las posibilidades de acceso al terreno). Hay que ver si agregamos más información o no antes de las encuestas Modural (fuentes secundarias, bases de datos adicionales que explotar). Es importante pensar en la homogenización del material recopilado (parte cualitativa del proyecto).

Cuestiones financieras

- Con las condiciones sanitarias, el costo de las encuestas por cuestionario puede ir aumentando → necesidad de buscar financiamientos adicionales.
- Con la prolongación de 6 meses o un año, se puede gastar el presupuesto hasta finales del 2023.

Preguntas relevantes

- ¿Cómo organizar la prolongación de los 6 meses / 1 año?
- ¿Cómo valorizar el trabajo sobre el Covid-19 y anticipar las condiciones sanitarias para el trabajo de campo?
- ¿Cómo organizar el webinar público?

3. Coyuntura Covid-19

→ *Relato: Pascal Sebillé*

3.1. Seguimiento de la crisis sanitaria del Covid

Jérémy Robert, Maëlle Lucas, Vincent Gouëset (*Universidad Rennes 2*)

Esta presentación es el resultado de un trabajo colectivo de seguimiento de las medidas de gestión de la crisis del Covid-19 y su impacto sobre la movilidad cotidiana y las actividades laborales. El objetivo es mostrar y comparar las fases de este año de crisis en Lima y Bogotá (entre otros las medidas de transporte). Con este objetivo se compiló información sobre distintos temas:

- Situación sanitaria (casos y fallecidos)
- Impactos sobre los desplazamientos (cantidad de viajes)
- Medidas de confinamiento
- Políticas sociales y reactivación económica
- Políticas y medidas específicas sobre movilidad
- Respuestas de la sociedad civil
- Perspectivas: políticas de transporte, proyectos de infraestructuras, etc.

Utilizando varias fuentes de información:

- Seguimiento de las medidas oficiales
- Prensa
- Sitios web sobre Covid-19 (Observatorios u otros)
- Artículos académicos e informes
- Encuestas
- Fotos

Unas síntesis de los artículos de prensa y blog sobre temas de movilidad y Covid-19 están disponibles en la página de Modural: <https://modural.hypotheses.org/covid-19>

La presentación enfatizó sobre la importancia de las diferentes fases: 2 fases de confinamiento (marzo-septiembre 2020 / diciembre 2020-marzo 2021). Surgen similitudes entre las dos ciudades: la evolución de los fallecidos y a grandes rasgos las estrategias y medidas (políticas sociales y económicas). El uso de la bicicleta ha sido impulsado por las autoridades como alternativa al transporte público en Bogotá (en menor medida y más tarde en Lima). Los ajustes que se dieron en las ciudades para ofrecer otros modos de transporte llevaron a preguntar sobre los conflictos de uso y la planificación del espacio público (vía pública, bicicleta...).

Una de las conclusiones de este trabajo es que existe un límite importante relacionada a **la disponibilidad de datos sobre los cambios de movilidad cotidiana**. Si bien existen datos sobre el transporte público, no es el caso para la bicicleta, y aún menos sobre otros modos como la caminata, el vehículo privado motorizado, los taxis (incluyendo plataformas tipo Uber). Sin embargo, el proyecto Modural no tiene la capacidad de generar estos datos.

Se identifican dos grandes pistas para analizar las consecuencias de la pandemia sobre la movilidad:

- Entrevistas Covid-19 y crónicas familiares para verificar la permanencia de los cambios observados a raíz del contexto sanitario actual y para ver cómo viven este periodo las clases populares.
- Entrevistas a profesionales para estudiar los ajustes que se dieron entre las medidas tomadas y las respuestas alternativas.

Comentarios de Ana Luisa

La comparación entre las dos ciudades necesita un esfuerzo de contextualización y de comparación de los datos disponibles. ¿Cómo integrar la cuestión de las decisiones políticas a raíz del análisis de estos datos? (movimientos diversos e inestables en tal contexto)?

El análisis de los impactos del Covid-19 sobre la movilidad es una oportunidad de pensar en interacciones entre el proyecto y los operadores de las decisiones. Plantea las siguientes preguntas: ¿En qué medida las autoridades están en capacidad de tomar decisiones ante las incertidumbres y la multiplicidad de perturbaciones que hacen que la demanda sea tan flexible? ¿Cómo convertir las observaciones de Modural en elementos operativos para los tomadores de decisiones? ¿Como se puede hacer esos planes con estas informaciones tan inestables? Es necesario analizar con mayor detalle los niveles de tomas de decisiones por los actores públicos y/o políticos en la oferta de transporte.

Además, ¿Como hacemos para que este proyecto tenga influencia en los tomadores de decisión? ¿Como enlazar con las autoridades, para vender las metodologías del proyecto? Modural interviene más en el nivel operativo, pero no hay que olvidar el nivel táctico y estratégico. Es importante pensar una estrategia para interactuar con la administración. Si bien es un proyecto académico, hay que buscar la forma de tener incidencia en la toma de decisión (como JICA hace 30 años cuando hizo las EOD en Bogotá) y enamorar a las administraciones.

Comentarios otros

Carlos Felipe Pardo: en relación al transporte público, no es tanto una reducción de oferta impuesta por las autoridades, pero más bien por el hecho de que los operadores no pueden cumplir con las normas. En relación a los datos de viajes, los informes de Google cuentan con datos desglosados por motivos de viaje. En relación a las ciclorrutas: hay que considerar que las intervenciones cambian mucho en el tiempo. Propone buscar si existe más datos sobre redes de ciclovías y uso de la bicicleta.

Alexis: las crisis develan tendencias preexistentes. Las ciclovías se hacen donde ya estaban previstas. En el Sur en Bogotá, en sectores centrales. Es interesante preguntarse si esta crisis pone en evidencia otras tendencias (además de la vulnerabilidad estructural de las ciudades latinoamericanas). Esta crisis es una crisis sanitaria, pero también una crisis por las medidas que se toman. Observamos también un miedo por el contagio. En términos de gestión y gobernabilidad, observamos que en Bogotá las decisiones se toman a nivel local (la Alcaldía), lo que no es el caso en Lima donde la gran mayoría de las decisiones son del gobierno nacional. Es interesante pensar en la dicotomía orden / desorden, por ejemplo, sobre el respeto de las reglas en el uso de las ciclovías.

Jérémy: al observar los acontecimientos, es difícil identificar relaciones de causalidad simple (tal medida provoca tal efecto). Más bien, se ven dinámicas y tendencias, siempre multicausales.

Omar: el tema de la movilidad misma se volvió un trabajo: los repartidores. Es muy desregulado. El uso de la moto no sale en los datos, cuando era tendencia antes de la pandemia. Según Carlos Felipe existen pocos en Bogotá.

José Ricardo: en relación al futuro del transporte público, lo que va a pasar en Lima con esta disminución de los ingresos de los operadores es una gran interrogante. En Bogotá, también hay déficit y las autoridades han abierto una línea de crédito específica. En términos de subsidio, hay una diferencia entre Lima y Bogotá: en Bogotá, existe un subsidio a los usuarios (y no ha cambiado con la crisis), cuando en Lima, se ha implementado un subsidio excepcional para los operadores.

Pablo: en Lima, la situación suele ser muy peculiar actualmente, dado que es un periodo de situación política muy complicada en Perú, con un Congreso muy dividido. En particular sobre el sector transporte, grupos políticos apoyan a sectores informales (operadores de buses y colectivos). Han conseguido la autorización de funcionar en el resto del país, pero no en Lima. Los operadores del Metropolitano han sufrido presiones y

quejas relacionadas a la manera de operar y por las tarifas. Se observó también un aumento de las tarifas por los operadores de transporte público no masivo, y no hay mucho control sobre el respeto de las medidas sanitarias. Falta una política global, y este contexto, la clase media tiene más posibilidad de cambio modal.

Puntos relevantes (presentación y discusión)

- Las secuencias durante la pandemia

Parece importante resaltar los periodos del contexto de la pandemia e identificar a qué momento se recopila la información (→ trabajo de campo), con la necesidad de analizar los comportamientos y las respuestas a la luz de estos ciclos.

- Impacto económico de la pandemia

La pandemia tiene un impacto económico fuerte sobre la población (desempleo) y aparentemente más todavía en las zonas pobres y de la periferia (impacto sobre el trabajo informal). Es importante considerar como esto afecta la vida cotidiana y la movilidad.

- Permanencia de los cambios de movilidad

Se observa una reducción de la movilidad cotidiana y de la oferta pública. Después de las fases de confinamiento, el reuso de los servicios públicos fue menor en las clases sociales acomodadas. ¿Los cambios que se observan durante este periodo de pandemia revelan, sí o no, tendencias de fondo de cambios de movilidad?

Temas relevantes de las discusiones:

- ¿Qué cambio modal después de la pandemia?
- ¿Qué tanto aumenta la brecha de las desigualdades sociales de movilidad? Las clases populares suelen cambiar menos sus comportamientos de movilidad en contexto de pandemia (relación riesgo-restricción) y la clase media tiene más posibilidad de cambio modal (Pablo).
- Cuestión de los modos activos de movilidad y de la seguridad (sanitaria y del transporte)
- El tema para las clases populares es más “¿Cómo sobrevivir en este contexto?” que “¿Cómo moverse?” (consecuencia de lo primero).
- El tema de la sostenibilidad sigue siendo un debate muy importante (Vincent).
- Los actores actúan en situación de urgencia (sanitaria y/o económica) (Alexis).
- La movilidad se convierte en un trabajo mismo (Omar).

3.2. Marco de evaluación del impacto de la crisis sanitaria sobre la movilidad cotidiana

Carlos Felipe Pardo (*NUMO*)

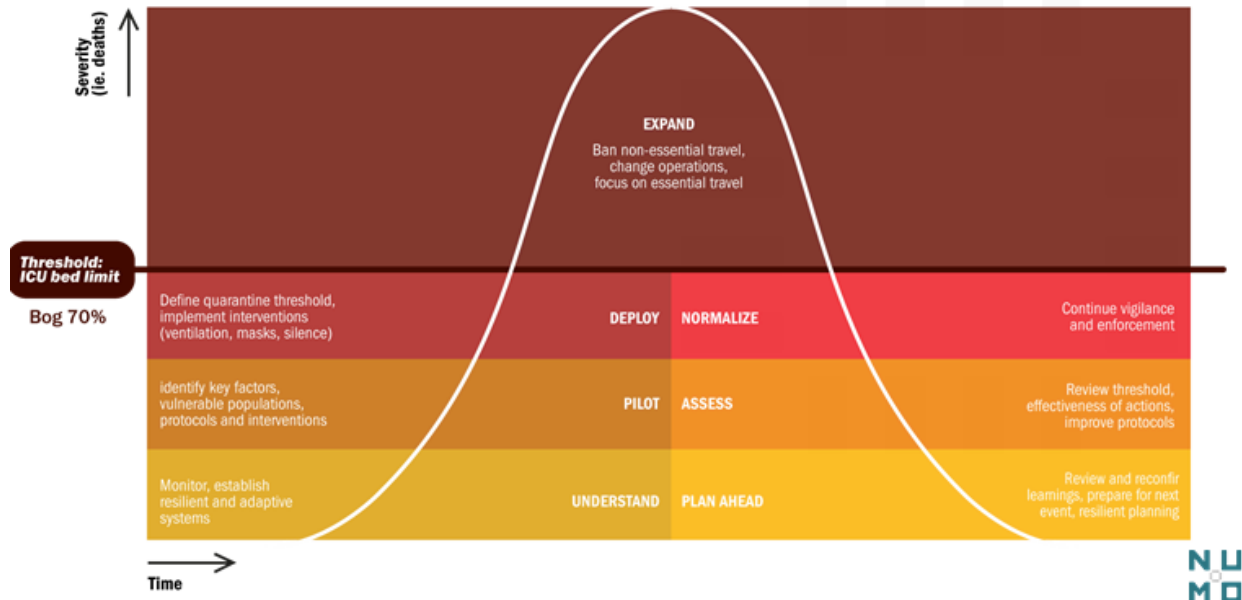
El objetivo de la presentación es la evaluación del impacto de la crisis sanitaria sobre la movilidad cotidiana. El trabajo propone un cuadro analítico conceptual para analizar la movilidad ante la crisis del Covid-19. Intenta responder a la pregunta siguiente ¿Cómo va reaccionar una ciudad ante este tipo de crisis?

Para armar este modelo, distingue conceptualmente grupos de población según su tipo de desplazamiento: dentro de la población que se mueve de manera cotidiana, existe un subgrupo que atiende a las necesidades, y que sigue moviéndose (tiene que moverse) cuales que sean las medidas, restricciones y condiciones. Durante el momento de crisis más fuerte, se trata de ver cómo hacer viajar este grupo. Y después de este momento de crisis fuerte, hay que pensar en qué hacer con este grupo.

Utiliza el marco conceptual de la Gestión de Riesgo de Desastre (GRD), para desarrollar un análisis de medidas antes, durante, después. El objetivo es identificar los medios para aplanar la curva, para que pase debajo de la línea de capacidad del sistema de salud (a veces, según capacidad UCI).

Esta propuesta de marco de evaluación debe permitir aportar elementos de análisis sobre las adaptaciones de los comportamientos de movilidad y de las acciones en el transporte según las diferentes fases de la crisis.

Acting upon COVID-19 (and other disruptions) In the transport sector: a NUMO assessment framework



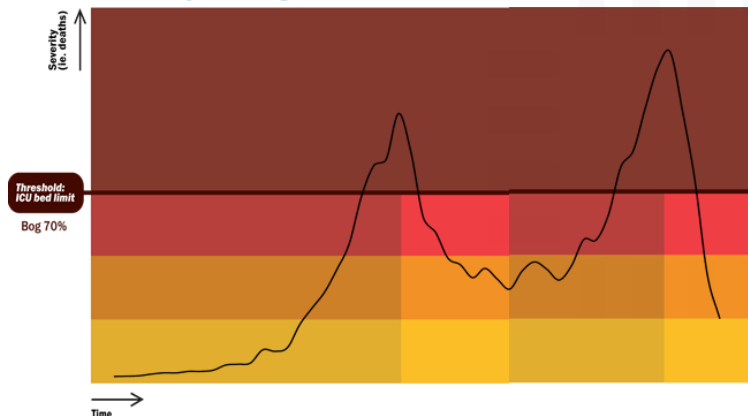
Se identifican 3 fases para actuar, y se diferencian los sectores donde intervenir.

Todas las acciones posibles:

- fase 1: comprender / monitorear (por ejemplo, Hackaton y encuestas NUMO)
- fase 2: esquemas piloto (por ej implementación 400 bici NUMO)
- fase 3: fortalecer los pilotos que funcionan
- fase 4: implementar
- fase 5: normalizar
- fase 6: evaluación
- fase 7: planificación

Para el caso de Bogotá, se podría observar ajustes en el modelo interpretativo inicial que articula la evolución de los casos de fallecidos y los comportamientos de movilidad.

Applying the curve in Bogotá weekly average cases



Una vez consolidado el modelo, el objetivo sería de aplicarlo a otro tipo de crisis, por ejemplo, con el tema de la contaminación del aire a partir de los casos de Delhi y Paris.

Discusión

- Las subpoblaciones ante la crisis y las actividades

Las condiciones de la crisis revelan aún más la vulnerabilidad de algunos subgrupos de población, en particular los habitantes de la periferia. Cuestiona también el tema de la categorización de las actividades económicas y de las actividades indispensables (para la economía doméstica, y el mercado de trabajo). (Carlos Felipe)

- La importancia de las secuencias en la crisis y de las experiencias adquiridas

Aparece importante tomar en cuenta las secuencias de la crisis y las respuestas adaptativas en términos de oferta de transporte y de comportamientos de movilidad de la población. (Germán)

Una de las preocupaciones es de ver como una ciudad reacciona a un nivel de alerta para ver la adaptación de los comportamientos y de las decisiones. (Alexis)

- Origen de los cambios: decisiones políticas Vs. comportamientos de la población

Si bien los datos presentan un gran interés para mejor entender los cambios ante la crisis, parece difícil estimar lo que se debe a los cambios de oferta de transporte (medidas y decisiones políticas), y lo que se debe a los cambios de comportamientos de la población. Es también difícil saber si la gente cambió sus patrones de movilidad para respetar las reglas o por miedo al contagio. ¿En qué medida el análisis en ciclos permite hacer sugerencias de políticas de oferta y de subsidios hacia sectores específicos? (Ana Luisa)

Temas relevantes

- El efecto disruptivo de la crisis sobre los comportamientos de movilidad (Carlos Felipe)
- El tiempo de observación (para el trabajo cualitativo) a situar en las fases de la crisis.

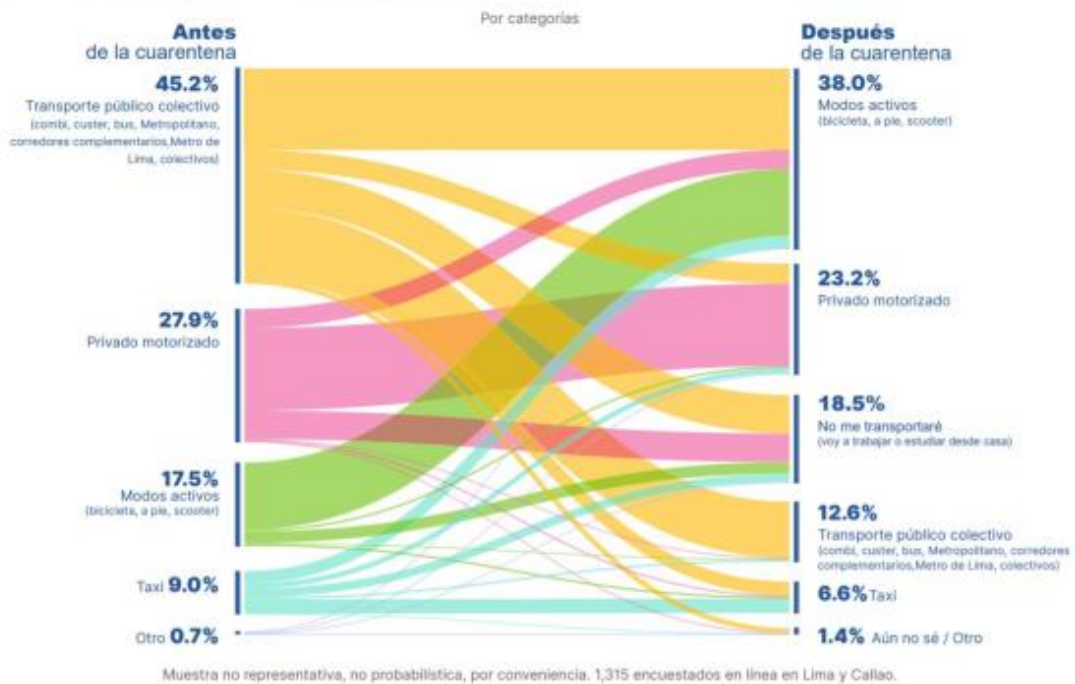
3.3. El Covid-19 y la movilidad cotidiana en Lima

Mariana Alegre (*Lima Cómo vamos*)

La intervención de Mariana Alegre tuvo como objetivo presentar el trabajo del Observatorio Ciudadano ¿Lima Cómo vamos? que ofrece desde 2010 un seguimiento de la vida ciudadana en Lima y Callao. Entre otros temas recopila información sobre la movilidad en la ciudad. De manera específica, han realizado una encuesta específica sobre la movilidad antes y durante la pandemia (1315 encuestados, siguiendo el modelo de la encuesta de NUMO en Bogotá) que permite tener una idea de los cambios que se dieron este último año.

A partir de los datos de la encuesta de 2019, se presentaron las grandes características de la movilidad en Lima y Callao donde el transporte público, a pesar de su calidad de servicio poco satisfactorio, representa 65,3% (Lima) y 64% (Callao) de las declaraciones de los encuestados (gente que trabaja fuera de casa o estudia) y los medios activos (caminata, bicicleta) 14 y 13 %. La bicicleta es un medio muy poco usado en Lima.

¿Cómo cambiarán los modos de transporte? para viajes por cualquier motivo



La **encuesta durante la pandemia** muestra una voluntad de la población de cambiar sus rutinas después de la pandemia para modos activos (% más importante entre los hombres, mientras las mujeres se quedarían más en casa). La reducción de la movilidad o la presencia de las personas en espacios abiertos representan dos recomendaciones para minimizar la propagación del Covid-19. Sin embargo, los centros comerciales figuran dentro de los lugares más concurridos.

El **tema de la bicicleta** es muy complicado en Lima. Falta infraestructura y es peligroso. Al momento de la autorización del uso de los autos particulares en Lima, hubo un muerto cada día, los 4 primeros días.

Sobre las **actividades de ¿Lima Cómo Vamos? con incidencia en las tomas de decisiones**. Uno de los temas ha sido el **subsidio al pasaje**. Se justifica porque los que usan el transporte público son los que más necesitan. Es importante cubrir el ingreso de los operadores, pero también apoyar a las actividades de los sectores populares. Sin embargo, esta medida se enfrentó a diferentes problemas técnicos (en particular para la

identificación de beneficiarios potenciales). Esta medida es diferente de los bonos, cuya lógica es “no trabajas, no te mueves, te doy para alimentación”.

Sobre el **tema de espacio público**: apareció ser un espacio clave por la pandemia, con uso más intensivo. Por ejemplo, se puede usar el parque para reuniones. Frente a esto, hay necesidad de una estrategia nacional de espacios públicos seguros.

En término de **estrategia para tener incidencia**, la experiencia de ¿Lima Cómo Vamos? muestra que la información logra tener un impacto sobre la política pública (ejemplo del manejo de las playas en el marco de una reunión con ministros), pero implica darla a conocer a las autoridades. Un ejemplo de incidencia de ¿Lima Cómo Vamos?, ha sido la implementación de 1 hora de autorización de caminata, así como la autorización de los restaurantes con espacio en la calle. En relación al transporte público, el Comité de asesoramiento les pidió datos y una evaluación del costo que representaría una reforma completa. La información y los datos que manejan los políticos son insuficientes. Los tomadores de decisión no tienen tiempo de buscar datos. Por ende, es clave un foco comunicacional de nuestra información (mensajes cortos, en redes sociales, con infografías, por ejemplo). Buscar hacer incidencia implica dar información, pelear en redes, tocar puertas, llamar, reunirse en fines de semana... es intenso y es diferente del ritmo de la academia. Sin embargo, las alianzas con la academia tienen mucha potencia.

Discusión

- Mala percepción de los transportes públicos y riesgos de la bicicleta en Lima

Los habitantes ubican los problemas de transporte al segundo lugar de los problemas de la ciudad después de la inseguridad, y estiman de mala calidad los transportes públicos. El escaso uso de la bicicleta tiene que ver con la inseguridad de su utilización en la ciudad (circulación peligrosa, robos, problemas de aparcamiento...)

- Brecha entre los hombres y las mujeres en los cambios de movilidad ante la pandemia

57% de las mujeres dicen que cambiarían sus modos de transporte contra 42% para los hombres.

- Cambios de modos de transporte ante la crisis

Bajaría el uso del transporte público al beneficio de la movilidad activa, mientras que un 18,5% no se transportaron (trabajo o estudio en casa)

- Las ayudas para moverse hacia la población

Para reducir la brecha de desigualdad social en la movilidad y en el uso de los transportes públicos se recomienda orientar los subsidios hacia la población y no hacia los transportistas.

- Carencia en los datos sobre los usos en el proyecto Modural

Faltan datos sobre los usos de modos de movilidad en el proyecto. No se conocen las razones del cambio de modo: ¿Por qué no había bus, por miedo al contagio, por pérdida de empleo, otro...? Por eso la importancia de los trabajos cualitativos que permiten aportar algunos elementos explicativos sobre las estrategias que se dan en las familias y sobre el cambio modal y sus razones.

Temas relevantes:

- ¿En qué medida la población de las periferias se transportó más o menos que las otras poblaciones durante la pandemia?
- Los cambios modales y la movilidad cotidiana diferentes según el género. Ver en qué medida la crisis reveló lógicas patriarcales (Pablo)
- Importancia de la brecha de desigualdad social en la movilidad (Vincent)
- La oferta de transporte está muy jerarquizada, y los tipos de movilidad son determinados por las características socioeconómicas

- La crisis aumentó las desigualdades, sobre todo en las periferias (que, además, no son atendidas por los políticos).
- El enfoque familiar en el análisis de la movilidad: la movilidad no es tanto una cuestión individual, sino de la familia / el hogar (María Luisa - Pascal)

3.4. Conclusión

Sobre el contexto de pandemia:

El periodo actual exacerba el desfase existente entre los objetivos de las políticas de transporte y la adaptación de los comportamientos de la población: la restricción de los transportes contaminantes disminuya todavía más las oportunidades de movilidad de los más humildes.

→ Los efectos de las políticas en los comportamientos no responden a las expectativas: reorganizar la oferta de transporte puede quitar oportunidades de acceso a servicios o al mercado de trabajo formal o informal.

Sobre las medidas de gestión de la crisis sanitaria, ver el artículo de T. S. Tombs & C.F. Pardo, 2021, "Shifting streets COVID-19 mobility data: Findings from a global dataset and a research agenda for transport planning and policy", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 9, March 2021, 100322, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100322> (en Zotero)

Hipótesis de trabajo

Aparece difícil establecer un panorama de la movilidad en el contexto Covid-19 (intensidad, modos de transportes), porque existen pocos datos exhaustivos o de encuestas representativas sobre la movilidad en este periodo de Covid-19. Se hicieron únicamente algunos sondeos.

Sin embargo, la parte cualitativa del proyecto puede ofrecer elementos de comprensión sobre el cambio modal durante la pandemia. Uno de los objetivos sería entonces explicar las razones de la adopción de nuevos modos, o de la inmovilidad.

Además, con base en las discusiones, podemos identificar algunas hipótesis que verificar:

Hipótesis 1: la crisis agudizó las desigualdades de género. El contexto favoreció la acentuación de las diferencias entre hombres y mujeres en la movilidad (desigualdades en los comportamientos de movilidad, en las actividades del cuidado, en la inmovilidad).

→ Esa hipótesis tiene que ver con la estructuración del mercado laboral de estas grandes ciudades, de la economía y organización familiar (las actividades de cuidado aumentan con la cuarentena/ Ejemplo: seguir el trabajo de los niños que estudian en casa).

Hipótesis 2: el contexto sanitario aumentó las desigualdades sociales en la movilidad (la población más acomodada *versus* la población más humilde). La crisis penaliza más las periferias populares, por un efecto de lugar y de clase

→ El cambio modal es vivido de manera diferente (cambio forzado Vs. abanico de opciones).

Hipótesis 3: la movilidad se vuelve un recurso laboral (con los servicios de entrega a domicilio y Ubers)

→ hay de analizar conjuntamente los cambios laborales, de movilidad y de la vida cotidiana (de los hogares y a nivel de barrio y de ciudad).

Una pista metodológica

Un punto de reflexión metodológico podría ser el de pensar en las herramientas más adecuadas en contexto de Covid-19 para recopilar información sobre la movilidad de las personas viviendo en barrios de las periferias pobres.

4. Entrevistas

→ *Relato: Florent Demoraes*

4.1. Presentación de las entrevistas realizadas en Lima (Huaycán)

Jimena Ñiquén, Omar Pereyra (*PUCP*), Jérémy Robert (*Universidad Rennes 2*)

El objetivo ha sido de presentar los resultados preliminares de las 10 entrevistas aplicadas en Huaycán en Lima sobre el impacto del Covid-19 en la movilidad cotidiana.

Descripción de la zona

Huaycán es una de las zonas seleccionadas para el proyecto Modural para la aplicación de la encuesta. Es una zona periférica, que intentó independizarse. Solo recientemente ha llegado una empresa municipal de transporte y predomina una oferta de pequeños operadores locales (tipo bus y combis). Está conectada a Lima con una vía principal (la carretera central). Hay pocas vías alternas. Ha sido afectada por la pandemia, pero aún en momento de cuarentena, la gente seguía saliendo.

Metodología

Las entrevistas han sido realizadas por Jimena, quien aprovechó los contactos hechos durante su trabajo de campo en 2017 para su tesis de grado. Había mantenido estos contactos, lo que facilitó esta investigación. Las entrevistas se aplicaron en modo virtual: por vía telefónica. Prefieren no tener video. Hay un tema de disponibilidad de Internet y datos móviles. En algunos casos, se hizo con llamadas WhatsApp. Alguna información es bastante sensible. No hay realmente individuos pobres, pero situación de vulnerabilidad, por falta de recursos, no han tenido de que comer, etc. Las entrevistas se realizaron entre octubre y noviembre, cuando ya había terminado la primera cuarentena. Solo quedaba el toque de queda, no se esperaba una segunda ola en este momento y había más bien una idea de que “ya acabó”.

Se manejó 3 momentos (antes, durante, después). Los siguientes puntos resaltan:

- la retroalimentación entre actividad laboral y movilidad.
- una ida y vuelta sistemática entre temporalidades.
- El mayor reto han sido recoger detalles sobre las rutas. Jimena utilizó Google Maps al momento de hacer la entrevista para revisar en tiempo real las indicaciones proporcionadas por los entrevistados. Necesidad de volver a preguntar sobre detalles, en particular sobre la rutina de movilidad. Necesidad de insistir para que el entrevistado detalle su ruta. Una entrevista vía zoom, permite compartir pantalla con GoogleMaps.

Perfiles entrevistados

<i>Sexo</i>	5 mujeres 5 hombres	<i>Zona de residencia</i>	Consolidada y en proceso de consolidación
<i>Edad</i>	4 jóvenes (18 a 29 años) 6 adultos (30 a 59 años)	<i>Ocupación (previa a pandemia)</i>	2 estudiantes y trabajadores 1 estudiante 2 trabajadores informales 5 trabajadores formales

Las personas de edad aparecen en el contenido de la entrevista. No se llegó a zonas de mayor pobreza. Según el INEI, todos calzan en el estrato bajo, no necesariamente son muy pobres, pero si en condiciones de vulnerabilidad.

Análisis

El análisis preliminar permitió identificar 3 “casos tipo”: llevadero / intermedio / difícil

Casos tipo	Condiciones previas	Cambios en el empleo	Cambios en patrones de movilidad
Un caso llevadero	<ul style="list-style-type: none">• Empleos esenciales• Con ahorros o con integrante del hogar con empleo	<ul style="list-style-type: none">• Cambio de modalidad: Teletrabajo	<ul style="list-style-type: none">• Reducción de movilidad.• Motivos: consumo, visitas.
Un caso intermedio	<ul style="list-style-type: none">• Empleos con disminución de rentabilidad• Con ahorros e integrante del hogar con pensión o nombramiento en el Estado	<ul style="list-style-type: none">• Adaptación de herramientas de trabajo para garantizar seguridad ante el virus.	<ul style="list-style-type: none">• Reducción de movilidad: Huaycán, Lima Este.• Motivos: laboral y consumo.
Un caso difícil	<ul style="list-style-type: none">• Empleos no esenciales• Sin ahorros ni soporte adicional	<ul style="list-style-type: none">• Cambio de rubro: venta de productos, servicio de delivery, servicio de mototaxi.	<ul style="list-style-type: none">• Desplazamientos en Huaycán y Lima metropolitana.• Motivos: laboral y consumo

Además de esta tipología, se puede identificar 2 grandes temas:

Tema 1: la centralidad del trabajo

- La desigualdad es un punto de partida (de cómo estás parado al momento de la crisis). Hay mucha heterogeneidad frente al trabajo, y mucha incertidumbre.
- La crisis genera reducción de ingresos (la mitad o más de la mitad).
- La familia se acomoda alrededor de las personas mayores. El tema del cuidado se vuelve muy importante.
- Cambios residenciales: en un caso, la persona se queda sin trabajo y va donde amigos.
- El ingreso de las pensiones (o jubilación) se vuelve a veces el único ingreso estable en los hogares. Los otros ingresos son bastante inestables.
- La gran diferencia: los que pueden actuar en forma virtual y los que no. Para muchos, hay un cambio impuesto de actividad. Se dedicaron a rubros que nunca habían hecho (“hacer cosas que uno nunca hubiera imaginado hacer”). Los nuevos rubros son, por ejemplo, hacer servicios para otros, ventas o servicios de entrega a domicilio.
- Para los que trabajan en la calle existe mayor exposición, pero el medio al contagio va normalizándose.
- La movilidad se vuelve un “emprendimiento” (término utilizado por los mismos entrevistados): crean pequeñas empresas, generan oportunidad de trabajo comprando motos, mototaxi, depende de la creatividad de cada uno.

Tema 2: las transformaciones en la movilidad

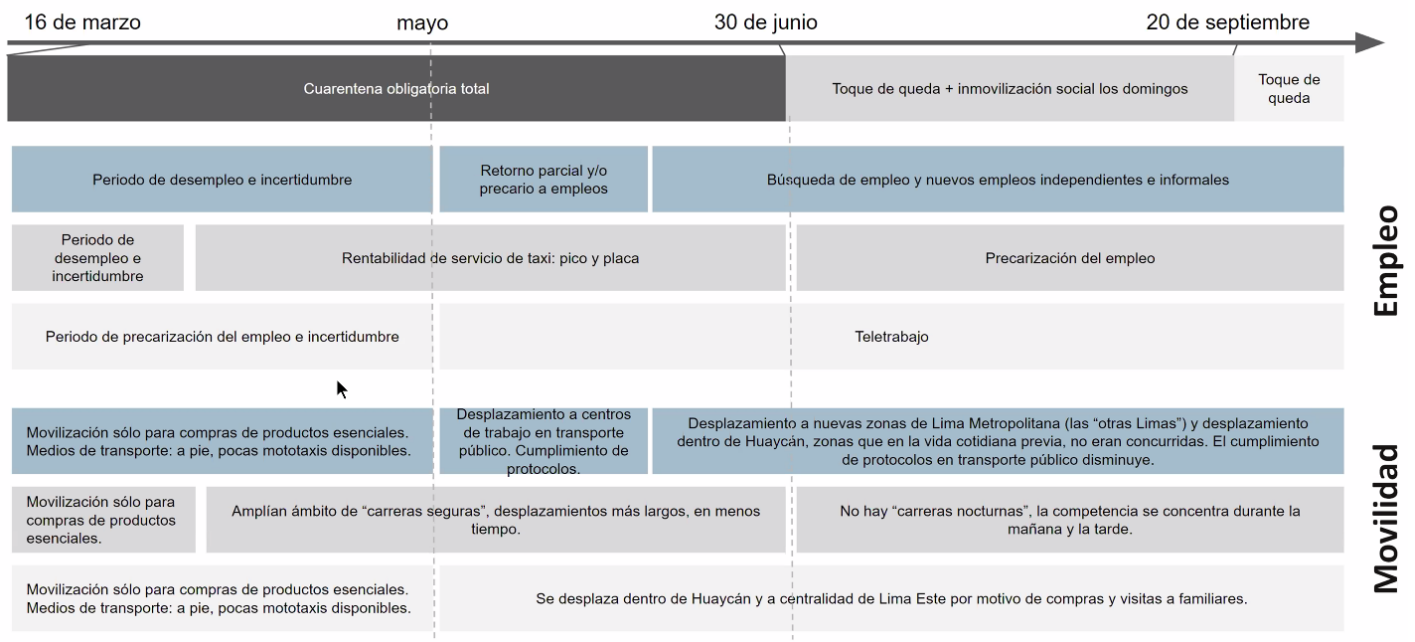
- El transporte está percibido como espacio de riesgo: se desarrollan estrategias en relación a eso (las personas salen más temprano, solo se toma mototaxis conocidos, no se come en los carros).
- Hay una reducción/contracción de la movilidad: muchos ya no salen del barrio, globalmente antes realizaban viajes más largos. Refleja una reorganización del espacio de vida (en la línea de los discursos sobre la ciudad de 15 minutos, pero forzada)
- El mercado de abastecimiento toma una importancia particular en los relatos, y aparece como lugar de miedo Vs. oportunidad de trabajo.

Perspectivas

- Existe una gran heterogeneidad, gran diversidad de perspectivas para explotar el material colectado.

- Se podría graficar las transformaciones en el tiempo y en el espacio (mapas). Ver el ejemplo (figura abajo) de gráfica de los cambios tomando en cuenta las temporalidades.

Análisis de transformaciones del empleo y la movilidad



- Se podría utilizar un software (Atlas Ti o MaxQda) para sistematizar el análisis, y poder comparar distintos corpus, según formato (crónicas Vs entrevistas) y momento de recojo de información, entre distintas zonas, y entre Lima y Bogotá.
- Hay un diálogo interesante con el manuscrito enviado a INVI, en particular en relación al tema de los flujos a grandes distancias. Las entrevistas muestran que la crisis ha provocado un cambio hacia una movilidad de proximidad.
- Sobresale también el tema de la heterogeneidad de las estrategias y de las respuestas ante la crisis.

4.2. Presentación de las entrevistas realizadas en Bogotá

Carlos Moreno (*Universidad Piloto de Colombia*)

La presentación presentó los avances de las entrevistas realizadas en Bogotá (siguiendo la misma guía). El recojo y la sistematización de la información no son tan avanzados como en Lima. Se cuenta por el momento con:

- 6 realizadas por David Esguerra en su entorno estudiantil entre octubre y diciembre 2020. 4 entrevistas han sido transcritas hasta ahora.
- 10 entrevistas realizadas por Gladys Rodríguez en El Rincón de Suba entre enero y febrero 2021. Se ha creado un Google doc. para recoger información del entrevistado. Están actualmente en proceso de transcripción. También se aplicó algunas entrevistas en Kennedy (barrio Carvajal), y Engativá (barrio Bolivia).

En el marco de esta presentación, se enfocó en la zona del Rincón de Suba, que es una de las zonas de estudio de Modular. Se caracteriza por:

- cambios de vivienda por comercios (con comercio muy local y oficinas)
- heterogeneidad de actividades, de perfiles y de estratificación (colinda con una zona de estrato 6).
- una oferta de transporte formal e informal,

- una fuerte ocupación (invasión) del espacio público.

El análisis preliminar permite identificar:

- las características de las rutinas de movilidad (antes de la pandemia): modos, tiempo de viaje, comodidad / seguridad
- los impactos de pandemia sobre la movilidad: relacionados a las restricciones (en particular disminución de la oferta), las estrategias de adaptación a la crisis (incluyendo cambios laborales) y los cambios de la movilidad cotidiana (cambio de modo, etc.).

De forma general, resaltan los siguientes puntos:

- Disminución de la movilidad
- Existe un temor a usar la bicicleta o caminar por temas de seguridad (existían estos problemas también antes de la pandemia)
- Prefieren utilizar medios como Uber o taxi por temor al contagio
- Mujeres desempleadas o amas de casa
- Casos de mujeres que hacen ventas por catálogos, caminando de casa en casa, sin necesidad de uso del transporte público
- Dificultad de teletrabajo con niños en casa (convivencia problemática)

4.3. Discusión sobre entrevistas

Pablo: en Lima, se observa un cambio de movilidad diferenciado por el género (ver ponencia de Mariana Alegre). ¿Existen resultados sobre este tema en Huaycán? ¿Y cuál es la situación en Bogotá?

En relación a la movilidad cotidiana, da la sensación que la situación no ha cambiado mucho en Bogotá aparte de una disminución de los desplazamientos. Parece que hay más cambios laborales que cambios modales.

En relación a la contracción de la movilidad. ¿En qué medida se ha acompañado de una contracción de las oportunidades de trabajo y desarrollo?

Omar & Jimena: el tema del género no apareció tan fuerte en las entrevistas. Sin embargo, se debe notar que hay una diversidad de situaciones: aparece que algunas mujeres fueron privilegiadas y que podían adecuarse al teletrabajo, mientras otras están en una situación mucho más precaria. La marca del trabajo parece ser más fuerte que la marca del género. Se puede observar que son las mujeres que hacen la compras. No se ha podido captar detalles como experiencia de acoso.

Carlos: en el caso de las entrevistas de Gladys, antes de la pandemia, las entrevistadas ya estaban ya desempleadas o con movilidad local, mientras otras eran egresadas en búsqueda de trabajo. Para todas, es difícil salir de la zona. La ausencia de movimiento es un problema porque no se sabe cómo buscar trabajo. Pasan de estudiante a desempleado.

Alexis: en Lima, el transporte aparece como un espacio de riesgo y de inseguridad. ¿Se podría aplicar en el caso de Bogotá?

Carlos: el hecho de que el 80% de las entrevistas se aplicaron a mujeres puede haber incidido en el tema de inseguridad. Sin embargo, cabe otra en que un hombre que se desplaza en bicicleta también hizo alusión a la inseguridad en su desplazamiento en bicicleta.

Vincent: el tema es recurrente en el caso de Bogotá: aparece en todas las encuestas y fuentes.

Pascal: en relación a la diferencia de género, hay dos temas: (1) las percepciones y (2) los comportamientos (reorganización y ajustes de las actividades en el hogar). Una pregunta es ¿En qué medida el contexto actual tuvo un impacto sobre la organización dentro de los hogares? ¿Quién está ajustando su movilidad y actividad

en el hogar? Tomar el hogar como nivel de análisis es interesante, y permite ir más allá de los individuos (existe el mismo problema con los estudios de migración: se habla de individuos, pero en realidad son de hogares).

Vincent: la misma guía de entrevista permite sacar resultados sobre temas distintos. En Bogotá sale mucho la inseguridad, pero no en Lima. El tema del cuidado sale en Lima, pero no en Bogotá. Hay que ver si se trata de especificidades del lugar (entre Bogotá o Lima) o si está relacionado al proceso de análisis y de interpretación (cada uno ve lo que le interesa). Para evitar estos sesgos, es importante sistematizar las herramientas y ver la posibilidad de utilizar un mismo software. También parece necesario afinar guías de entrevista para incluir estas nuevas hipótesis de trabajo (tema del género, interdependencia entre los miembros de un hogar). Finalmente, es importante enfocar el trabajo en las zonas Modural.

Jérémy: tenemos como objetivo retomar la sistematización de las herramientas el viernes. También es importante considerar la temporalidad de aplicación de la encuesta y definir a qué nivel de sistematización queremos apuntar.

Ana Luisa: son dos ciudades diferentes. Esto implica (1) tomar en cuenta las particularidades de cada zona, su entorno, a través de la caracterización de las zonas; y (2) articular la relación entre individuo/hogares, antes/después de la pandemia, e indagar sostenibilidad de los patrones de viaje.

5. Crónicas Familiares

→ *Relato: Florent Demoraes*

5.1. Resultados de las crónicas familiares realizadas en Bogotá (2020)

Hernando Sáenz, Daniela Rodríguez (*Universidad Santo Tomás*), Jérémy Robert (*Universidad Rennes 2*)

El objetivo ha sido de presentar los resultados preliminares del análisis de las 36 crónicas familiares realizadas en septiembre 2020 por los estudiantes de la Univ. Santo Tomás, bajo la coordinación de Hernando. El análisis del material ha sido realizado por Daniela Rodríguez, en coordinación con Jérémy y Hernando.

Objetivos de las crónicas

Esta herramienta tiene como objetivo identificar los impactos causados por la pandemia en el funcionamiento cotidiano de los hogares. Busca analizar los cambios en la movilidad pendular (para trabajo y/o estudio), así como los cambios de actividad (trabajo y/o estudio) y los arreglos residenciales. Una de las hipótesis centrales es que las estrategias de los individuos dependen de arreglos dentro del hogar: cada miembro de una familia desarrolla estrategias propias de adaptación a la crisis sanitaria para organizar su movilidad pendular (así como su trabajo/estudio y sus decisiones residenciales), dependiendo de los otros miembros de su familia.

Se aplicó en septiembre 2020, después de la finalización del aislamiento obligatorio. Las 36 crónicas suman 149 individuos. Se ubican en Bogotá y en la Sabana.

Metodología de análisis

El análisis de las crónicas ha sido realizado en varias etapas:

- una codificación de los textos según temas de interés
- elaboración de una tabla Excel de sistematización de la información
- identificación de los grandes patrones (o tendencias) a partir de la tabla Excel

Nota sobre el material de las crónicas: es importante considerar la forma de recojo de la información (una guía y un formato de entrega bastante libre). Esto explica que algunos ítems no están informados de forma sistemática (por ejemplo, la tenencia de un vehículo). El material es bastante heterogéneo, razón por la cual la etapa de sistematización es clave. Esto permitió también incluir algunos ítems que no estaban especificados en la guía inicial, por ejemplo, los eventos perturbadores, impactos negativos, cambios residenciales interno y de la rutina cotidiana.

Primeros resultados

El análisis se hace por crónica y/o por individuos, según el tema. Por ejemplo: la actividad laboral o la rutina de movilidad se analiza por individuo. Los principales problemas, o los cambios residenciales se analizan por crónicas.

- **Características hogares / ocupación / rutina de movilidad:** los hogares son principalmente compuestos de los padres más hijos. Algunos tienen carro, o carro y bicicleta (pero muchos no precisaron esta información). Encontramos nivel de ocupación de 2do nivel (vendedores, cajeros), tercer nivel (técnicos, comerciantes) y cuarto nivel (ingenieros, profesores) (menos del 1er nivel – operario en fábrica). La mayoría trabajan. La mamá es quien se encarga del cuidado del hogar, a veces la abuela o una prima. Los modos de transporte utilizados son muy diversos, sobresaliendo bus y Transmilenio, seguido de carro privado. Los estudiantes utilizan en mayoría el Transmilenio.
- **Principales problemas:** los diversos momentos de confinamiento les afectaron, a veces de manera diferenciada con el pico y género o por el pico y cedula. Muchos han tenido problemas económicos, y se ha visto afectada sus actividades laborales.

- **Cambios residenciales:** casi la mitad (14) tuvo un cambio residencial. Son 4 tipos de cambios: familiares llegan al hogar; cambio de residencia dentro de Bogotá; cambio de residencia fuera de Bogotá; regreso a Bogotá.
- **Rutina cotidiana:** 20 crónicas mencionan un cambio de la rutina cotidiana, en particular con el aumento de las tareas de cuidado del hogar para las mujeres. Varios han hecho reorganización al interior de la vivienda.
- **Cambios actividades laborales:** las actividades laborales han sufrido cambios importantes: desde pérdida o abandono de empleo, suspensión temporal de labores, teletrabajo, cambio de trabajo o trabajo por temporadas. Varios empiezan nuevos trabajos, algunos con emprendimientos.
- **Cambios en rutinas de movilidad:** muchos experimentan una disminución drástica de los desplazamientos. Otros cambian de modos, y empiezan a utilizar taxi o bicicleta. Otros siguen con el transporte público, pero con medidas estrictas de protección.

Algunos elementos de conclusión

Sobre los cambios de movilidad cotidiana:

- Dejar de movilizarse para ir a trabajar o estudiar y hacerlo solo para abastecerse de alimentos.
- En algunas empresas donde los trabajadores pueden asistir de manera presencial, pagan el transporte para evitar que usen el transporte público.
- Disminución del uso de transporte público y cambio a medios de transporte como la bicicleta. Algunos integrantes de los hogares optaron por usar bicicleta de manera constante por la disminución en gastos y tiempo en los recorridos.
- Algunas personas prefieren trasladarse a pie, ya que los recorridos son cortos y evitan usar el transporte público.

Sobre la influencia de la familia en las estrategias personales:

- los jóvenes salen. La población con riesgo se queda en casa.
- Aumento de las tareas para las mujeres.

En perspectiva

- Cruces de información: para identificar qué tipo de hogar experimenta que tipo de cambios (o, dicho de otra manera, identificar correlaciones entre las características de los hogares y las estrategias implementadas).
- Indagar perfiles específicos: en particular, mujeres que cuidan y trabajan; hogares con personas de riesgo; hogares según localización y/o nivel socio económica.
- Ver la posibilidad de utilizar la misma tipología que en Lima (Huaycán) (caso difícil, intermediario, llevadero), aunque en este último caso, todos los individuos viven en una zona de la periferia popular (hay que ver si algunas crónicas corresponden a este perfil, y de forma general, si es posible comparar).

5.2. Metodología y avances de las crónicas familiares en Bogotá (2021)

María Fernanda Basante & Milton Mauricio Moreno (Universidad Piloto de Colombia), Germán Prieto (Universidad Tadeo Lozano)

Avances en la Universidad Piloto (Milton Mauricio & María Fernanda)

El objetivo es de presentar los avances y los resultados de las crónicas realizadas en la Universidad Piloto, con base en la herramienta de la Santo Tomás, que se ha ajustado a las necesidades y posibilidades. Se aplicó el instrumento a un total de 21 estudiantes que junto con sus familias suman 83 personas. Sobre el periodo de aplicación del instrumento: se aplicó en enero 2021 (no considera la 2da cuarentena).

Metodología

Se ha simplificado el instrumento de captura de información. Se utiliza un formato Excel, para recoger una información más sistematizada (a diferencia de la herramienta de la Santo Tomás, donde el formato era un texto descriptivo).

CUADRO SÍNTESIS CRÓNICAS FAMILIARES		
Datos generales del núcleo familiar		
CARACTERÍSTICAS DE LA FAMILIA	Número y rol de cada miembro	
Ubicación residencia		
Ciudad:	Localidad / Comuna:	Barrio:
Dirección residencia:		Link ubicación geoespacial:
CARACTERÍSTICAS DEL BARRIO		

	MIEMBRO DEL HOGAR	A (Edad)	B (Edad)	C (Edad)	D (Edad)
ANTES DEL COVID	Posición en el hogar				
	Lugar y tipo de actividad principal (Trabajo y/o estudio)				
	Lugar y tipo de actividad complementaria (Se entiende por actividad complementaria aquella que se realiza como mínimo 2 veces a la semana (ej: Entrenar, actividad de ocio, de culto, compras, etc.)				
	Movilidad cotidiana (Especificar modo de transporte principal)				
DURANTE EL COVID	Cambios en la actividad principal				
	Cambios en la actividad complementaria				
	Cambios en la movilidad cotidiana (Especificar cambios en el modo de transporte)				
	Cambios en la movilidad residencial				

Primeros resultados

10 familias de cuatro integrantes (padres y 2 hijos). Un tercio de los estudiantes cambia de residencia y se trasladan a otras ciudades del país. 21 padres mantienen su trabajo, 10 cambian de trabajo o dejan de trabajar. 10 padres trabajan de forma virtual. Los modos de transporte cambian un poco: aumenta carro particular y caminata, disminuye el Transmilenio y SITP. Muchos no se movilizan y se quedan en casa “no desplazarse para nada”.

No hay estudiantes en las 4 zonas de encuesta Modural.

Conclusiones parciales

- El instrumento permitió capturar información de manera rápida, precisa y de fácil procesamiento.
- Cambios de lugar de residencia y/o trabajo implican cambios en la manera de desplazarse.

- Para algunas personas, se mantienen en un estado de confinamiento (cuarentena), independiente de que las normativas hayan cambiado.
- El componente restante por indagar refiere principalmente a lo que puede llegar a ser un “escenario de pospandemia”.
- El instrumento debe ser claro y concreto para que permita continuar con la captura “masiva” de información, además puede contemplarse como un “aliado” a las encuestas / entrevistas centrales del proyecto Modural.

Propuesta de nueva versión del instrumento (<https://bit.ly/3o4dfjS>)

A partir de la prueba piloto, y tomando en cuenta los acontecimientos actuales, una nueva versión del instrumento debería permitir indagar sobre las prácticas de movilidad cotidiana antes, durante y el posible comportamiento después de la pandemia. En particular se busca identificar:

- Los cambios en las **prácticas de movilidad** en estos 3 momentos.
- Las **estrategias adoptadas** para resolver la movilidad cotidiana en relación con las actividades diarias durante el confinamiento.
- El tipo de **intervenciones en infraestructura de movilidad** en las proximidades de la vivienda de la persona encuestada y si **esto incide en un cambio en la forma de desplazarse**.
- Los **posibles cambios que se adoptarían** en un supuesto escenario de normalidad “Pospandemia” Vs. Pre-pandemia.

Avances en la Universidad Tadeo Lozano (Germán)

Se aplicó el instrumento de crónicas con algunos estudiantes de la Tadeo. También se simplificó el formato, pasando de un Word a un Excel (lo que permite aplicarlo de forma mucho más fácil). El perfil de los estudiantes es diferente, la asignatura es interdisciplinar.

Como principales resultados, también sale que varios estudiantes se fueron a vivir afuera. Hay varios cambios de modo. Uno probó la bici y se quedó con eso. Dos pasaron a usar el carro, y se quedan con eso.

Comentarios sobre la temporalidad: el durante depende del momento en que se aplica el instrumento.

Comentarios sobre la inseguridad: el miedo se volvió una palabra clave en Bogotá. Hay miedo a salir al mercado; miedo al TP; miedo a la bici por ser insegura (atracos). Una hipótesis es que existe una influencia de los medios de comunicación, en particular en relación con el transporte público y con la bici. En comparación con Lima, llama la atención que el miedo no sale tanto en Lima (tampoco se mencionan los temas de los robos y agresión). Podemos preguntarnos si Bogotá es más insegura que Lima, o si es que la percepción de la inseguridad es mayor.

Puntos resaltantes

- El instrumento simplificado es interesante, sin embargo, se pierde material cualitativo que permite entender las razones de los cambios (o el contexto: las condiciones de la familia que hacen que tal o tal estrategia sea más implementada).
- Hay que ver si es oportuno mantener los casos de personas que salieron de Bogotá en el análisis.

5.3. Discusión sobre crónicas y sobre las herramientas metodológicas en general

Sobre el interés de las crónicas para captar arreglos dentro de los hogares

Hernando: el objetivo de la herramienta inicial desarrollado en la Santo Tomás ha sido de entender las decisiones dentro de los hogares y de captar los arreglos intrafamiliares, con base en la experiencia del ANR METAL (mirar al interior de los hogares).

Pascal: los ajustes residenciales familiares fueron tal vez una respuesta a las dificultades para moverse.

Pablo: se observa un repliegue hacia la familia y hacia el lugar de origen. En relación a esto, se observó en Lima el retorno de decenas de miles de personas caminando a su lugar de origen (fenómeno de migración inversa²). Es parte de las estrategias de respuesta ante la pandemia. Son estrategias familiares y no individuales. Este repliegue se observa tanto para grupos vulnerables, como para jóvenes de clase media, que regresan con sus papas. Sería interesante identificar los perfiles de los que se fueron en provincia.

Omar: el análisis de las crónicas muestra que la unidad de análisis más pertinente tiene que ser el hogar (no el individuo). Permite evidenciar las decisiones colectivas: ¿Cómo decidimos colectivamente quién hace qué? ¿Quién trabaja? ¿Por dónde nos movemos? ¿Qué cosas se deciden, cuáles son obligadas? ¿Cómo el contexto del hogar influencia la decisión?

Omar: también sería interesante considerar el tema de las organizaciones colectivas, como las ollas comunes. Sobre este tema, la literatura de los años 1980 sobre la crisis economía y las estrategias de supervivencia puede ser interesante.

Sobre los límites de las crónicas en términos de perfiles de individuos

Hernando, sobre el perfil de los estudiantes: el ejercicio se realizó con las familias de los estudiantes. Como es una Universidad privada, son estudiantes de clase media y de cierto nivel económico, la proporción que viene de sectores bajos son pocos. Es importante considerar esto al momento de mirar los resultados: da cuenta de cierto sector de población (clase media). Tiene limitante, en particular para describir la realidad de los sectores populares. (ver cartografía de la ubicación de las crónicas: <https://bit.ly/3s1QAVM>)

Sobre el tema de la inseguridad y del miedo

Hernando: la percepción de la inseguridad es diferente entre clases media y baja. El tema del miedo, cuando no tienes opción, es muy relativizado. El miedo está sobrerrepresentado en las clases medias. Los pobres no pueden darse el lujo de tener miedo (en la clase media, más posibilidad de virtualidad, en clase baja no). Es importante hacer la distinción entre inseguridad y percepción de inseguridad.

Sobre la bicicleta

Omar: sobre la bicicleta: en Lima, es una alternativa más difícil en las periferias de Lima, debido a las pendientes. También porque las personas piensan la movilidad como un negocio: mototaxi o moto es mejor inversión para cargar peso y permite recorrer mayores distancias. En Bogotá, el bici-motor también se ha incrementado mucho en estos meses.

² Sobre este tema, ver el reportaje de Ojo Público: <https://ojo-publico.com/1786/desplazados-por-la-pandemia-la-travesia-de-los-mas-pobres>; y el artículo de M. Zolezzi Chocano (2020). La ciudad, la Covid-19 y “el desborde inverso”. Revista De Sociología, (30), 119-138. <https://doi.org/10.15381/rsoc.v0i30.18909>

Otros comentarios sobre la explotación de las crónicas (y entrevistas)

Pablo: algunos comentarios sobre la explotación del material: no utilizar porcentaje cuando hay tan pocos casos. Revisar en qué forma se agrupan las respuestas / los indicadores. Revisar cómo se categorizan los indicadores y agrupar indicadores (por ejemplo, los impactos negativos).

Omar: es importante controlar bien el momento de aplicación de los instrumentos, en relación a la coyuntura del momento. Por ejemplo, si se hace una entrevista después del anuncio de un toque de queda, influye en las respuestas. Después las cosas se normalizan.

Comentarios sobre las diferentes herramientas metodológicas

Ana Luisa: estamos en un proceso de construcción de la metodología, ante un proceso incierto de coyuntura. Se probó un abanico de instrumentos, que combinan enfoque territorial; de grupos de personas y de grupos de motivos de viajes. El tema de la seguridad es importante en Bogotá. El tiempo y el costo de los viajes son elementos centrales en la toma de decisión. La decisión de elegir un modo no depende únicamente del motivo → Son elementos que retomar para el cuestionario Modural.

El desafío ahora: ampliar muestra, adaptar el contenido, y construir un corpus homogéneo y utilizable, comparable entre las 2 ciudades.

Vincent: el abanico de los instrumentos resulta más de una improvisación que de una estrategia de investigación (incluyendo la posibilidad de aprovechar la disponibilidad de estudiantes por el hecho de no poder ir a las zonas Modural, sin embargo, no controlamos su lugar de residencia).

Las dos herramientas (entrevistas y crónicas) son bastante complementarias. La segunda fase de las crónicas es más cuantitativa, pero se pierde un poco de lo cualitativo.

Jérémy: en las entrevistas individuales también se tiene información sobre los hogares. Se puede hacer evolucionar la guía de entrevista individual en este sentido. Se aplica a una sola persona. El instrumento de las crónicas es más fácil de aplicar a través de estudiantes.

Perspectivas

- Posibilidad de consolidar los 3 corpus (con crónicas de la Santo Tomás, de la Piloto y de la Tadeo).
- Ahora, el objetivo principal a futuro es llegar a las zonas de encuesta y en particular a las familias más pobres.

Puntos relevantes y perspectivas

Sobre metodología

- Muchas experimentaciones con instrumentos exploratorios desplegados a través de los estudiantes por la imposibilidad de salir en las zonas Modural
- Se adquirió experiencia que servirá para las encuestas Modural
- Ahora, necesidad de sistematizar estas herramientas, e ir perfeccionándolas (ej: la matriz Excel de sistematización de las 36 crónicas)
- Es necesario afinar guías de entrevista
- Pistas para los próximos meses:
 - reforzar entrevistas en Bogotá en las zonas Modural
 - considerar la oportunidad (utilidad) de aplicar crónicas en Lima
- Seguir la explotación del material colectado (nuevos cruces, nuevas agrupaciones de variables)
- Importante resaltar claramente el periodo de aplicación de las herramientas (situación muy cambiante, resultados no siempre comparables)

En términos de resultados

- Los cambios de movilidad más sobresalientes: menos transporte colectivo, un poco más de bici (aunque pueda haber miedo en algunos barrios), un poco más de carro, un poco más de viajes a pie y una contracción de los espacios de acción de los individuos
- Aumento de las tareas del hogar para las mujeres
- Confirmación que el nivel de análisis que es el hogar es muy pertinente para entender la movilidad de los individuos tanto en tiempo normal como en situación de crisis.
- Los ajustes residenciales familiares fueron una respuesta a las dificultades para moverse: se evidenció moviéndose residenciales e incluso migración hacia otros departamentos (repliegue hacia el lugar de origen)

6. Resultados varios

→ *Relato: Florent Demoraes (punto 6.1) y Jérémy Robert (otros)*

6.1. *TransmiCable* y cambios en la movilidad en el Barrio El Paraíso, Ciudad Bolívar, Bogotá

José Ricardo Villar Uribe (*Universidad Piloto de Colombia*)

La presentación se basa en una investigación realizada en 2019 sobre los impactos del Transmicable en Ciudad Bolívar³. Se interesa en particular al tema de la movilidad de las mujeres, con el objetivo de evidenciar las desigualdades. Moviliza el concepto de “Movilidad poligonal” (Casas, Lara y Espinosa, 2019, p.4), que permite insistir sobre la vinculación de la movilidad con actividades del cuidado. Considera además que las dificultades de movilidad de las mujeres se expresan por: viajes contenidos, alto uso del transporte público y caminata, y alta percepción de la inseguridad. Estos problemas son exacerbados en las periferias urbanas: la accesibilidad a los transportes, los costos, la baja caminabilidad, los tiempos y la exposición al riesgo.

Metodología

El trabajo se basa en una encuesta a 110 usuarios del Transmicable, en 3 días hábiles.

Resultados

El análisis muestra una buena percepción del Transmicable (en tiempo, seguridad y calidad). El tiempo se reduce: pasa de 106 minutos a 79,5 (el promedio para mujeres de estrato 1 por motivos de trabajo es de 81 min). Más mujeres logran hacer su viaje en menos de 110 minutos (que es la ventana de tiempo para hacer trasbordos entre distintos componentes del sistema de transporte público en Bogotá).

Los principales destinos son hacia el sur y centro oriente. La mayoría de los motivos de los viajes hacia el Sur son para salud y recreación. Para centro oriente, son más viajes para estudio.

Para llegar a la estación, la mayoría llega a pie (76%), ninguno en bici, pero el 30% dice estar dispuesto a hacer uso de un sistema de bici públicas.

Conclusiones

- Se confirma la amplia brecha existente frente a los tiempos de desplazamiento de las mujeres de la UPZ 67 – Lucero, frente a sus pares del resto de la ciudad
- A pesar de reducción en tiempos de desplazamiento se requiere que un mayor número de usuarias estén cobijadas por una ventana de tiempo para realizar trasbordos
- Existe un significativo número de “viajes contenidos” relacionados a la movilidad del cuidado y que no necesariamente son remunerados – VS – Énfasis en movilidad pendular en diseño del TMC
- Se detectan oportunidades para facilitar las movilidades de proximidad. Mejoramiento de la infraestructura para modos no motorizados, implementación de sistema público de bicicletas... ¿eléctricas?

³ Sobre el impacto del Transmicable, ver estas 2 referencias recientes:

- Garnica Quiroga V., 2021, « El impacto y la percepción de los usuarios acerca del servicio del TransMicable en Bogotá D.C., como modo de última y primera milla ». *Territorios* (44):1-14. doi: [10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8456](https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8456).

- Villar-Uribe J.C., 2021, « Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia ». *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana* 13. doi: [10.1590/2175-3369.013.e20190367](https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367).

Perspectivas

Para futuras investigaciones, se podría indagar sobre el impacto de proyectos y programas conexos al TMC como equipamientos y “manzanas del cuidado” en la movilidad cotidiana femenina.

Bibliografía

- Ait Bihi Ouali, L., Graham, D. J., Trompet, M., & Barron, A. (2019). Gender Differences in the Perception of Safety in Public Transport. Available at SSRN. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3486514
- Casas, M., Lara, C., & Espinosa, C. (2019). Gender determinants in urban mobility policies in Latin America. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/44903>
- Cebrián, I., & Moreno, G. (2018). Desigualdades de género en el mercado laboral. *Panorama social*, (27), 47-63. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6501313>
- Gutiérrez-López, J. A., Caballero-Pérez, Y. B. & Escamilla-Triana, R. A. (2019). Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 21(1), 8-20. doi: <http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.1.1884>
- Kes, A. y Swaminathan, H. (2006). Gender and Time Poverty in Sub-Saharan Africa. En C. M. Blackden y Q. Wodon (eds.). *Gender, Time Use, and Poverty in Sub-Saharan Africa*. Washington, D.C: The World Bank, Capítulo 2.
- León Delgado, F. (2000). *Mujer y trabajo en las reformas estructurales latinoamericanas durante las décadas de 1980 y 1990*. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5873/1/S00050463_es.pdf
- Loukaitou-Sideris, A. (2016). A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. *Town Planning Review*, 87(5), 547-566.
- Merino, A., & Arce, M. F. (2015). *Pobreza y tiempo: Una revisión conceptual*. Cuaderno de trabajo. ONU Mujeres/INMUJERES. México <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2015/01/onu%20mujerespobreza%20de%20tiempo.pdf?la=es&vs=4909>
- Mier, V., Romero, Z., Canto, A. & Mier R. (2007). Interpretando el cuidado. Por qué cuidan sólo las mujeres y qué podemos hacer para evitarlo. *Zerbitzuan: Gizarte zerbitzuetarako aldizkaria= Revista de servicios sociales*, (42), 29-38.
- Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., & Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3), 398-417.
- Montoya-Robledo, V., & Escovar-Álvarez, G. (2020). Domestic workers' commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 400-411.
- Moscoso, M., López, J. S., Montoya, V., Quiñones, L. M., Gómez, L.D., Lleras, N., Adiazola-Steil, C, Vega, J. (2020). *Mujeres y Transporte en Bogotá: Las cuentas*. Bogotá: Despacio & WRI. <https://wrirosscities.org/sites/default/files/Las%20mujeres%20en%20el%20transporte%20en%20Bogot%C3%A1%2020200303.pdf>
- Secretaría de la mujer (2017). Acoso sexual contra mujeres en el transporte público. Caso TransMilenio Bogotá D.C.
- Tyrinopoulos, Y., & Antoniou, C. (2013). Factors affecting modal choice in urban mobility. *European Transport Research Review*, 5(1), 27-39. <https://link.springer.com/article/10.1007%252Fs12544-012-0088-3>

Discusión

Jérémy: en una reunión de la Comisión Local de Movilidad a la que participamos también surgió el problema de la ventana de los 110 minutos que es corta para los viajes largos con varios trasbordos.

Maëlle: la movilidad poligonal es una temática importante en nuestras zonas de estudio. Va más allá de la sola movilidad pendular. Permite captar mejor la especificidad de la movilidad en las periferias, en particular de las mujeres. Existen pocos estudios cuantitativos sobre movilidad del cuidado. Sería interesante incluir preguntas para recabar esta movilidad poligonal en los cuestionarios Modural.

Hernando: ¿Cuál fue el método de aplicación encuestas? O más precisamente, ¿se consideró las horas picos Vs. horas valle? Los resultados destacan la movilidad del cuidado (fuerte porcentaje de viajes por motivos de salud). Normalmente estos desplazamientos por salud son más difíciles para personas que trabajan. ¿Qué relación tiene este resultado con el tema metodológico?

Jorge Ricardo: la encuesta se realizó durante días hábiles desde las 8:00. Las mujeres encuestadas suelen empezar a trabajar a las 11:00. En muchos casos, las mujeres hacen una primera vuelta a ver sus padres o dejar sus hijos, y después a trabajar. No lograron capturar momentos más tempranos, por ejemplo, el pico de las 6 am donde se encuentra otro perfil de mujeres. Este horario puede explicar el porqué de la cantidad de viajes por tema de salud (que son para ir al hospital o para servicios de salud de proximidad).

Pascal: ¿Cuál es el radio de atracción del Transmicable? (para ver cómo se podría considerar par el muestreo de la encuesta).

José Ricardo: entre 5 y 15 minutos a pie, pero algunas llegan con buses alimentadores o SITP y algunas por transporte informal.

Florent: podemos revisar los datos de la EMU 2019 porque tenemos las etapas de los viajes. Sabemos en qué manzanas viven los encuestados, podemos calcular el radio de atracción más precisamente.

Milton: en la encuesta, hay información sobre los tiempos de acceso a las paradas.

Puntos relevantes

- Incluir en los cuestionarios o entrevistas a profundidad Modural:
 - el tema de los “**viajes contenidos**” relacionados con el cuidado
 - la “**movilidad poligonal**” incluyendo todas las etapas y los motivos secundarios que se dan en los viajes principales domicilio-trabajo o domicilio-estudio.
- Calcular el radio de atracción más precisamente del Transmicable con base en los datos de la EMU2019 (Florent: las personas encuestadas en la EMU 2019 a Lucero que utilizan el Transmicable viven en promedio a 500 m de una estación, mientras los que no lo utilizan, a 770 m).

6.2. La movilidad de las personas con discapacidad visual en Bogotá

Valentina Prada (*Universidad Santo Tomás*)

El objetivo es de presentar los avances de la tesis de Valentina Prada, sobre la “Movilidad Cotidiana de Mujeres con discapacidad visual en Bogotá”, realizada en el marco del proyecto de Investigación “Diseño de materiales ilustrados para la población con discapacidad visual en el marco de la inclusión”, coordinado por la docente Denize Torres y los coinvestigadores Stephania Lizarazo y Hernando Sáenz. Esta investigación se inserta también en el proyecto Modural.

El objetivo es indagar por las condiciones y las estrategias de movilidad desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual en Bogotá. Son tres objetivos específicos:

1. Realizar una caracterización de mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá.
2. Caracterizar las movilidades de las mujeres con discapacidad visual a partir de la EMU 2019.
3. Describir las principales problemáticas, así como las estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad de Bogotá.

El trabajo se basa en el análisis de fuentes secundarias (SISPRO, Boletín epidemiológico, CRAC Y EMU 2019), y el recojo de información con grupo focal, una encuesta y entrevistas con enfoque biográfico.

Resultados

En base a las fuentes secundarias

Son más de 60.000 mujeres con discapacidad visual en Bogotá en 2020 (45 000 hombres). 70% tienen más de 60 años. Casi 50% son del estrato 2, 34% del estrato 3. El 60% asiste a los servicios de rehabilitación. El

síntoma principal es la baja visión, pero un grupo importante tiene ceguera. Casi el 80% sabe leer y escribir. 44% tiene nivel básico de primaria (20% no tiene nivel educativo). Más del 80% ha visto reducida su capacidad al trabajo en 2020. 30% realiza oficios del hogar (contra solo el 5,4% de los hombres). El 26,8% está considerado “incapacitado permanente para trabajar, sin pensión”.

Los principales lugares donde se encuentran barreras son el transporte público, los andenes, los paraderos, los parques.

En base al grupo focal

Se realizó con 5 personas con perfiles de baja visión y ceguera total, permitió evidenciar algunas estrategias. El ejercicio se basó en 2 preguntas orientadoras: ¿Se moviliza usted frecuentemente por la ciudad? Si es así, ¿En qué tipo de transporte suele moverse?; ¿Cómo era su movilidad antes y cómo ha cambiado por la pandemia?

Los hallazgos son:

- Capacidad económica influye en el medio de transporte elegido
- La seguridad y la vulnerabilidad (ante agresiones e inseguridad) es un punto clave. Se sienten más seguras con moverse en plataformas como Uber.
- Otro tema es accesibilidad (física).
- Transformaciones de la movilidad antes y durante la pandemia. Antes, había limitaciones y estigmatización. El tapaboca es una limitante para comunicarse (dificultad para leer sobre labios).
- La movilidad en espacio rural es aún más complicada.

En base a la encuesta

Son 21 encuestas aplicadas, con el objetivo de caracterizar los elementos de la movilidad de las mujeres con discapacidad visual. Casi la mitad son hijas de la jefa o jefe del hogar. Con la pandemia, aumento del % de desempleadas. Se redujo la ayuda en el transporte. Los viajes más frecuentes durante la pandemia son para el trabajo y el ocio.

Discusión

Florent: ¿Cómo se define el estatus del jefe del hogar?

Valentina: el jefe del hogar se define gracias a una pregunta en la encuesta y 2 factores que influyen en la respuesta: quién toma las decisiones y la capacidad económica.

Israel: el trabajo es sobre la mujer, pero muchos elementos que son comunes a hombres y mujeres. No hay diferencias entre género. En relación a las barreras, usualmente son las mismas para los hombres y las mujeres.

Israel: ¿Cómo los tapabocas limitan la movilidad?

Valentina: al momento de pedir ayuda (por ejemplo sobre el bus que viene), el tapaboca es una barrera porque no se escucha bien. Ídem los vidrios en los taxis para bioseguridad, que dificulta la comunicación.

Jorge: sobre la razón de viaje en relación con el modo para personas con discapacidad. En Bogotá la tendencia es que la peatonabilidad gana siempre, salvo por el tema de salud, debido a que buena parte de los servicios de salud están concentrados en el norte de la ciudad. Con la pandemia, ¿se ha modificado el modo para este motivo de viaje? ¿Se ha utilizado más taxi o plataformas?

La secretaria de movilidad de Bogotá está haciendo consultorías sobre el tema del cuidado. La investigación mostró cosas sobre los cuidadores, y sobre los obstáculos que se presentan para el viaje.

Valentina: los modos de viajes principales son Transmilenio y SITP. Hay un caso de una persona que tiene movilidad particular, que utiliza para citas médicas. Sobre los cuidadores, hay una forma de autonomía (varias mujeres se desplazan solas).

Hernando: en algunos casos, la persona puede movilizarse con el bastón o con un perro guía. Hay un proceso de desarrollo de autonomía en la movilidad.

Sobre los motivos de viajes, estaban pensando en la movilidad pendular para trabajo y educación, por eso el énfasis sobre estos temas en la presentación. Pero sería interesante indagar más sobre este tema de motivos de viajes por salud, en relación al tema del cuidado (que hemos visto también durante la presentación de José Ricardo sobre el Transmilenio (punto 6.1).

Vincent: se observa un perfil muy popular, con desempleo (más fuerte con la pandemia). Parece que la pandemia afectó más a este grupo de personas, en comparación al resto de la población. Es interesante observar que los obstáculos no están mencionados en el trabajo, pero sí en el viaje. Hay un contraste entre la satisfacción de las personas en su lugar de trabajo, en comparación a los obstáculos de los viajes.

Hernando: son resultados parciales. Van a ver si pueden explotar la EMU 2019 con mayor detalle (con la ayuda de Florent). Hay un módulo donde se puede filtrar la información sobre personas con discapacidad.

Jorge: en la presente administración, la Secretaría de Movilidad está presidiendo el Consejo de Distrital de Discapacidad. Podría ser una oportunidad para fortalecer la investigación.

6.3. La movilidad cotidiana de las empleadas domésticas en Bogotá

Valentina Robledo Montoya (*Universidad Los Andes*)

Valentina ha sido invitada a presentar sus investigaciones sobre la movilidad de las empleadas domésticas. Su comunicación, titulada “Planeando la movilidad desde las necesidades de las mujeres: el caso de las trabajadoras domésticas en Bogotá”, parte de la idea que si se planeara el transporte para las situaciones más difíciles, sería beneficioso para todos. Y uno de los casos más difíciles es el de las empleadas domésticas.

La temática de la movilidad de las empleadas domésticas

Al inicio, pensaba que era un grupo pequeño, pero no lo es. Mundialmente, 1 de cada 13 trabajadoras remuneradas es una trabajadora doméstica (OIT). En Latinoamérica: 17 millones, 95% mujeres, ¼ trabajadoras remuneradas (OIT). En Bogotá, son 150 000.

Son mujeres, de escaso recurso, grupos étnicos discriminados, con condiciones de discapacidad (tercera edad, mayores, etc.). 93% se desplazaban a sus lugares de trabajo, sobre todo en TP (por sus ingresos y localización). Viajes complicados, con trasbordos, lo que genera mayor costo. El transporte público es de mala calidad y no conecta las zonas de alto recursos con zonas de baja recursos. Problemas de racismo (con las afrodescendientes) y de acoso sexual en el transporte. La planeación actual del transporte ignora las necesidades de las trabajadoras domésticas, un ejemplo de las usuarias en peor situación. Si se lograra planear para sus necesidades, serviría para todos.

Con la pandemia: varias perdieron trabajo, por el miedo de los jefes que se contagian en el TP. Muchas se han vuelto internas (por lo que están lejos de sus familias, aisladas y con horarios infinitos). Para las que se siguen moviendo: ha aumentado su costo de transporte, acuden a transporte individual (más caro) o realizan caminatas muy largas. Al principio, respetaban de las condiciones sanitaria, ahora el hacinamiento regresó.

Objetivos

La investigación se enfoca en los siguientes puntos:

1. Conexión de transporte entre áreas residenciales de altos y bajos ingresos

2. Asequibilidad financiera para el transporte
3. Herramientas de planeación que reconozcan los viajes para ejercer trabajo reproductivo
4. El marco legal para contrarrestar la violencia basada en género y discriminación racial
5. Impacto en la salud del material particulado que inhalan en el transporte

La metodología es cualitativa y cuantitativa, con análisis de la Encuesta de movilidad 2015 y Datos GPS de HOGARU, realización de entrevistas, Análisis legal y Análisis de inhalación de material particulado en espacio y transporte público.

Principales hallazgos

Tienen recorridos de mayor duración. En EOD 2015, es de 155 min por día. Solo los trabajadores rurales superan eso. Es 22% más de la muestra de la encuesta. Hay historias de hasta 6 horas diarias. Escuchar caso de Belén: <https://open.spotify.com/episode/6B7e0IFwNouLhR9rNBpMw9>



Ella demora 3h, camina 20 min para encontrar un alimentador. La peor parte es el trayecto desde portal Usme hasta Molinos, porque es una vía estrecha, con mucho tráfico. Cuando hay trancones, toca caminar. Para el regreso a casa, el tiempo que uno gana en el Transmilenio, lo pierde esperando el alimentador. Hay que hacer problemas para pedir alimentador. Con eso, hay que pagar otro pasaje porque pasa el tiempo de trasbordo. Entonces toma un transporte ilegal.

Dificultades que sobresalen:

- El tiempo y la asequibilidad financiera. Aunque hay un subsidio, no está directamente orientado a las trabajadoras domésticas. Además, Peñalosa redujo el subsidio, que ya era insuficiente.
- Movilidad poligonal: hay un reconocimiento limitado por parte de planeadores de las necesidades de movilidad de mujeres de escasos recursos, como las trabajadoras domésticas, ligado al trabajo reproductivo.
- Inseguridad y acoso: ellas normalizan el acoso. No hay institucionalidad para quejas. Hay discriminación racial.
- Tema de salud pública: están sobreexpuestas a la inhalación de material particulado. Se relaciona con el tipo de transporte utilizado, y por una mayor cantidad de viajes con modos contaminantes. Genera problemas de enfermedades cardio-vasculares, cáncer, etc.

Recomendaciones “Planear para la usuaria en peor situación”

1. Servicios directos entre áreas residenciales de altos y bajos ingresos (permitiría reducir tiempo de viaje)
2. Subsidios focalizados en tiempo para responder a viajes en cadena y de cuidado (caso de Buenos Aires)
3. Campañas, mecanismos de reporte efectivo y sanciones visibles contra la violencia de género y la discriminación racial
4. Mejoramiento de la calidad ambiental de buses: usan un transporte sostenible, pero que les enferma.

Finalmente: legislar y planear para la usuaria en peor situación: hacer de las trabajadoras domésticas, mujeres en la base de la cadena social y económica, parte integral de la planeación de la movilidad que incluirá a todas las mujeres con necesidades similares.

Enlace del proyecto de Valentina Montoya "Invisible commutes". <https://www.invisiblecommutes.com/>

Discusión

Jorge: podría ser interesante realizar una monitorización del tiempo pasado en el transporte.

Valentina: no se ha hecho, pero valdría la pena. El cuidado está muy desvalorizado. Existen algunas iniciativas que buscan entender el aporte del cuidado en la economía nacional.

Omar: en las entrevistas hechas en Lima (caso de Irene en SJL), aparece el tema de hacer compras durante el trayecto (cuando es largo)

Valentina: hay compras dentro de los buses (salvo en el Transmilenio porque es prohibido). También hay el caso de mujeres que se bajan para comprar. Sin embargo, existen restricciones con la ventana de tiempo para transbordo (los 110 min).

Omar: el tema de criminalidad parece muy importante. Es un grupo de población que carga dinero en efectivo. ¿Existe este problema de asalto?

Valentina: si aparece mucho, con problemas de robos los días de pago y por los asaltos de manchas en los buses. Siempre cuidan sus carteras.

Omar: en Perú, hay algunas iniciativas en términos de protección social. ¿Existe algo similar en Colombia?

Valentina: en Colombia existe un sindicato. Es uno de los países más avanzado, pero en la práctica, muchas trabajadoras no están formalizadas. Con el Covid-19, el gobierno dio subsidio a diferentes sectores de población, pero a ellas no. Hay sindicato, pero no se ha metido sobre movilidad porque les falta recurso.

Hernando: hay cosas sobre segregación socioespacial en su investigación al comparar Bogotá y Medellín. A escala macro, la polarización es más fuerte en Bogotá que en Medellín. Si baja de escala, la segregación también cambia. Hay sectores populares en zonas ricas. Se toleran por tener la cercanía de trabajadoras cerca de la casa.

Valentina: en las 2 ciudades, el transporte público está planeado desde la periferia hacia el centro económico. Entonces, deben ir al centro antes de ir a barrios ricos. Falta también de conectividad de barrios residenciales entre ellos. Además, hay que considerar la forma como se consigue una trabajadora doméstica. Funciona por redes: "conoce a su vecina, entonces, vive lejos".

6.4. Movilidad en tiempos de Covid-19: una mirada comunitaria en San Juan de Lurigancho, Lima

Carlos Escalante (CENCA)

Carlos Escalante ha sido invitado a presentar los trabajos realizados por la ONG CENCA en José Carlos Mariátegui, en San Juan de Lurigancho (Lima). CENCA desarrolla una diversidad de actividades en esta zona, desde muchos años, varios de las cuales se relacionan con el tema de la movilidad.

La zona de José Carlos Mariátegui (que fue un pensador socialista) es parte de los barrios periféricos populares de pendientes en Lima. Tiene una historia de crecimiento en zona plana y de ampliación en zonas de pendiente. La movilidad es complicada. Se debe utilizar varios modos para ir del terminal de Tren (que conecta SJL con el centro de Lima) y la casa.

Los motivos de viajes son mayormente para trabajar. Son las mujeres que llevan a los hijos al colegio, y que hacen las compras en el mercado. Eso era antes de la pandemia.

Con la pandemia, la situación se ha complicado. La cuarentena no fue acatada completamente (no se respetó el confinamiento). Los sectores populares deben salir diariamente para conseguir ingreso. La informalidad ya era fuerte y ha subido. La suspensión de clases conllevó a una serie de dificultades. Los bonos del gobierno para los más pobres llegaron tarde y no cubrieron todas las necesidades (ni todas las familias con necesidad). Ante este problema, se han desarrollado varias iniciativas, por ejemplos de las ollas comunes. También surgió el tema de los caminantes que salieron de Lima para regresar a Provincia (gente que alquilaba su vivienda, que no podía pagar y que salió a provincia).

Resultados de una encuesta sobre los cambios de actividades en JCM (22 mujeres y 5 varones, con preguntas sobre lo que hace pareja e hijo). Por el tamaño de la muestra, no se utilizan porcentajes.

Entre los cambios de actividades, observamos: dejar el trabajo, disminución de ingresos, disminución del trabajo, trabajos esporádicos, “cachuelos”⁴, trabajo en casa, cambios residenciales (cambio de domicilio o recepción de familiares a su hogar), actividades domésticas.

Los lugares de acción también han cambiado: ha adquirido mayor importancia el mercado local 10 de octubre (el más grande de la zona). Las compras se hacen en el barrio. Se observan también viajes a otras partes de Lima, en particular por los que van buscando trabajo en todas partes (por ejemplo, en la zona de comercio textil de Gamarra).

En relación al tipo de movilidad, se utiliza mucho los mototaxis y los microbuses locales. Muchos viajes se hacen a pie. Las mujeres se mueven a cortas distancias. Para los viajes más largos, se utiliza el tren.

Otra cara de la intervención de CENCA en JCM tiene que ver con las gestiones e inversiones en movilidad, por ejemplo, para la habilitación de escaleras (o gestiones para que el gobierno local lo haga). Los pobladores construyen verdaderos ejes de comunicación entre los pueblos. Por ejemplo, varias organizaciones de pobladores (involucrando también traficantes de tierra) realizaron una carretera para cruzar hasta Carabayllo (conexión interdistrital).

Conclusión

En Lima, hay un problema de accesibilidad y de precariedad de la urbanización para 2 millones de habitantes.

Con la pandemia, hay algunos cambios: más personas permanecen en sus barrios, reducción de movilidad a otras zonas. La pandemia añade un peligro más a la movilidad: la movilidad es una fuente de riesgo.

Se requiere políticas específicas de movilidad para estas zonas. Hay los teleféricos en Colombia, pero en Lima, la urbanización es mucho más dispersa por lo cual es difícil tener un impacto con este tipo de proyecto.

Discusión

Florent: ¿La vía construida por los pobladores es operativa? ¿Cuál es el rol de los especuladores de terrenos? ¿Cómo funciona este sistema?

Carlos: la gente contrata maquinaria, y van abriendo partes por barrio. Los traficantes de tierra también tienen barrios, gestionan AAHH y se conectan con estas iniciativas. Se van generando estas alianzas y se concreta. Ahora, la vía existe. Una vía similar estaba planeada por la municipalidad como anillo vial. Los habitantes lo han hecho a su modo. Estas vías tienen servicios de metro bus. Hay gente que cobra peaje: 1 sol o 2 para poder mejorar la vía. Es una vía muy peligrosa y un eje especulación de tierra. Ahí entran los traficantes (equivalentes a los piratas de Bogotá), que aprovechan la demanda enorme de vivienda no

⁴ Diccionario RAE: Perú. Trabajo eventual de poca remuneración.

atendida por el gobierno. Habilitan terrenos, con distintas modalidades. Adquieren terrenos de las comunidades campesinas de Jicamarca y empiezan a urbanizar. A veces en alianzas, a veces con conflictos sobre los límites. Habilitan y luego se van.

Pascal: sobre la gente que regresó a los pueblos. Hay una idea del efecto que tuvo esta migración sobre la composición de los hogares y de los barrios.

Carlos: en JCM, no hay información. Lo que se sabe, es que estas movilizaciones fueron enormes. Tiene la impresión que afectó a zonas más consolidadas de JCM. En Lima, se estima a unas 30 000 personas aprox.

Vincent: sobre la salida de la ciudad, es también un fenómeno que se vio con los estudiantes en Bogotá. La prensa habló de los venezolanos que se han regresado a su país. En Paris, hubo también movimiento de “éxodo urbano” hacia el campo.

Pablo: la presentación de Carlos interpela muchas cosas útiles para la discusión. En general, pensamos la movilidad desde los modos, pero nunca se pensó que la movilidad podía ser “hacer el camino” (la escalera o la carretera). En referencia al tema del colegio: es interesante analizar como el hecho de que los niños se quedan en la casa afectó a la movilidad del hogar.

Carlos: los niños se quedan. Las señoras reducen sus viajes, porque no van a los colegios (ubicados en las zonas planas). Antes combinaban sus actividades en un viaje.

Jérémy: ¿Se observó una reorganización de la economía/servicios locales?

Carlos: los mercados se han vuelto importantes destinos de viajes. El mercado es para comprar, también para vender. También las ollas comunes pueden tener un efecto en la reducción de las movilidades al mercado por compras.

Vincent: sobre la diferencia entre Bogotá y Lima, observamos mucha más informalidad en Lima. Nos podemos preguntar hasta qué punto la respuesta ha sido diferente. ¿En qué medida han subido las tarifas de los operadores informales? En Bogotá, la bici y la moto fueron utilizadas para suplir con el déficit de oferta del TP. ¿Cómo ha funcionado en JCM?

Carlos: la bici no existe en esta zona, por las pendientes y las escaleras. Y más que moto, se utiliza el mototaxi. Es el recurso más empleado en esta zona. Se adaptan bien porque pueden pasar por senderos muy estrechos y evitar obstáculos. En termino de costo, no tenemos datos.

En Lima, el transporte es un sector refugio del desempleo. Como hay mucha oferta, es muy difícil subir los precios. Por ejemplo, desde Bayóvar (Terminal del Tren) hasta el portal (entrada de JCM), los mototaxis cobraban 0.5 centavos antes de la pandemia. Es muy barato. Y se considera como muy peligroso. Habría que ver cuál es la situación ahora.

NOTA: JCM no es una zona de encuesta de Modural, sin embargo, la experiencia y el conocimiento de las necesidades de los habitantes de CENCA puede ser interesante al momento de desarrollar ciertas estrategias del proyecto, en particular en lo que concierne la relación con las organizaciones sociales y el tema de la incidencia política.

6.5. Habitar el Covid-19: ¡Dime dónde vives y te diré cómo te pegó la cuarentena!

Pablo Vega Centeno (PUCP), Jérémy Robert, Florent Demoraes, Vincent Gouëset (Universidad Rennes 2 e Ifea), Carlos Moreno (Universidad Piloto de Colombia)

El objetivo es de presentar el manuscrito que se envió a la revista INVI en febrero 2021, para su publicación en el dossier “movilidades”. El manuscrito se titula “¡Dime dónde vives y te diré cómo te pegó la cuarentena! Formas de habitar e impacto del Covid-19 en Lima y Bogotá”, y ha sido co-redactado por Pablo Vega Centeno, Jérémy Robert, Florent Demoraes, Carlos Moreno y Vincent Gouëset.

Es el resultado de una reflexión colectiva, con la información a la mano, para tratar de ver cómo nos podía ayudar a entender los impactos de la cuarentena.

El punto de partida: el impacto del Covid-19 ha sido fuerte en las 2 ciudades, a pesar de las políticas de lucha contra el virus (seguimiento de las recomendaciones de la OMS: cuarentena). La cuarentena afectó a la vida cotidiana, y en particular a los sectores populares. En general, observamos que la discusión ha sido muy centrada en la vivienda. Nosotros proponemos de ver cuál ha sido el rol de la movilidad.

Enfoque conceptual: partimos del concepto de “habitar”, que va más allá del simple residir. La movilidad es un concepto clave para entender los diferentes lugares donde se practica la vida cotidiana y donde voy a cumplir mis necesidades cotidianas.

Los datos dicen: son 2 ciudades monocéntricas, con viajes más largos para los habitantes de las periferias. La organización de la ciudad no permite tener trabajo cerca. Las periferias de Bogotá son más densas que las de Lima.

Sobre los contagios: hay que tener mucho cuidado al usar los datos oficiales. Una limitante es que se desconoce los lugares y cantidades de la realización de las pruebas de Covid-19. Sobre los fallecidos, las tasas altas están relacionadas a áreas más céntricas o más bien pericentrales. Lo que fue periferia hace 50 años, ha sido densificado y se vuelve zona de contagio. Los viajes aparecen como un factor de exposición al contagio y, al mismo tiempo, una necesidad para conseguir ingreso diario.

Con esta información, pasamos a proponer una identificación de factores / indicadores que nos permiten medir la vulnerabilidad (como susceptibilidad de sufrir cualquier tipo de impacto por el contexto), según 3 criterios:

Exposición al virus (riesgo de contagio)	Densidad poblacional en los sectores de residencia (densidad nocturna)
	Independencia para trasladarse
	Necesidad de trasbordos
Condición socio-económica y equipamiento de los hogares (limitantes para enfrentar cuarentena)	Desventaja social
	Precariedad laboral
	Equipamiento de los hogares
Localización del domicilio en la urbe y nivel de servicio de transporte (dificultad para desplazarse durante la pandemia)	Alternativas para trasladarse
	<i>Spatial mismatch</i> (desajuste entre lugar de residencia y lugar de trabajo)
	Dependencia del transporte público colectivo

Resultados: este análisis permite identificar grandes zonas más o menos vulnerables en cada ciudad, en relación a la forma de habitar.

Como punto de llegada:

- el Covid-19 no es solo un problema de salud, pero evidencia las dificultades relacionadas a las condiciones de existencia. Cambió las reglas del juego, por lo cual hay que pensar nuevas estrategias, sobre todo para los sectores populares donde la movilidad era esencial para su subsistencia diaria. En este contexto,

aplicar medidas de las OMS no siempre es conveniente, considerando el hecho de las diferencias de capacidad de soportar estas medidas.

- las medidas pueden complicar aún más la vida de los habitantes.

Discusión

Vincent: en la filiación del Derecho a la ciudad de H. Lefebvre, varios autores franceses defienden el "Derecho a la movilidad", principalmente Jean-Pierre Orfeuil (tal vez la principal figura de estudios de movilidad en Francia), que lo propuso en 2001 en el acta fundador del "*Institut pour la ville en mouvement*" (<https://metropolitiques.eu/IMG/pdf/MET-Orfeuil2.pdf>) y lo reafirma en 2015 en su libro "*Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*" (en Zotero). Tal vez esta referencia podría ser incluida en la última versión del artículo, en las correcciones al artículo.

Ana Luisa: las disciplinas del proyecto logran desnudar situaciones que los tomadores de decisiones no ven. Por ejemplo, en relación a los temas de subsidios, de los nuevos oficios, de los cambios en el transporte público como esencial, del tema del cuidado. Se evidencia una gran cantidad de situaciones - por sector profesional, por grupos de población, por localización -, cuando los tomadores de decisión solo ven una. ¿Cómo acotar para orientar el proyecto?

Omar: ¿Por qué el mapa de cantidad de fallecidos no coincide con el mapa de zonas vulnerables? Sugiere algunas pistas de interpretación: los casos se han movido hasta Lima Oeste; el factor densidad es más importante que el factor movilidad y/o nos hemos movidos menos, lo que explica la disminución de los contagios.

Pascal: en continuidad a lo que dice Omar, podría haber un efecto (sesgo) de declaración de los fallecidos (menores registros en las zonas pobres).

Omar: en Perú, se detectó también que hay mucha gente con dirección cambiada. En el caso de Lima, mucha gente se registra en Jesús María que es un distrito que concentra algunos hospitales, precisamente para tener acceso a estos hospitales. Ahora para las elecciones presidenciales, ha habido un trabajo grande por regularizar el dato de las direcciones para que las personas puedan votar en lugares más cercanos a sus casas.

Pablo: el objetivo de este texto es de tender la mesa a partir de la información a disposición. Permite identificar algunas pistas a explorar (donde hay huecos de información, por ejemplo). A partir de este acercamiento cuantitativo, vale la pena preguntarnos cómo vamos a explorar otras cosas. Este manuscrito puede constituir una base para los trabajos futuros y al momento de interpretar las estrategias ante los impactos.

6.6. La diversidad de los usos regionales de la bicicleta entre Bogotá y Cundinamarca:

Movilidad-Transporte, Recreación-Turismo y Deporte-Competición

Ricardo Montezuma (*Fundación Ciudad Humana*)

La presentación de R. Montezuma aborda el tema de los usos regionales de la bici entre Bogotá y Cundinamarca. Analiza las relaciones entre los diferentes usos de la bici: movilidad-transporte / recreación-turismo / deporte-competencia; y entre Bogotá y los municipios vecinos, dentro de la Región Administrativa y De Planeación Especial – RAPE Región Central.

Normalmente los usos y los lugares se abordan de forma aislada. Estamos acostumbrados a trabajar movilidad y transporte con EOD, pero hay dos otros usos que son muy importante: para deporte y recreativo. ¿Cómo interactúan, dónde y cuándo?

El ámbito concentra 18 municipios destinos de la EOD 2019. El trabajo se basa en un recojo de información diversa, incluido de Strava (App. que permite registrar los recorridos), aunque no se pudo acceder a información exhaustiva. También se incluyen algunos datos sobre dimensión económica: talleres, ventas, etc. Se realizó una matriz de recolección de información por municipio, sobre infraestructuras, programas, servicios de venta y reparación, etc.

Diagnóstico

En base al análisis de la EOD de 2019, se observa que el 25% de los viajes en bici en Bogotá se hacen en la Sabana. Puede representar hasta 16% del total de viajes en ciertas localidades. La cantidad de mujeres que usan bici es también más importante (31% contra 24% en Bogotá). La tenencia de bici también es más fuerte en la Sabana. En término de flujos, 26.000 viajes diarios entran a Bogotá y 28.000 viajes salen de Bogotá. Hay más de 40.000 viajes intermunicipales.

En términos de siniestros viales, se observa que la percepción de inseguridad depende mucho de la prensa.

En relación a la práctica deportiva, se solicitó las bases de datos de Strava. Permitiría identificar zonas y proyectos a realizar.

Algunos datos de mercado. No se conoce muy bien. Habría 1000 almacenes de talla mediana y grande, sin contar las tiendas de barrios. Representan 25 a 30% del mercado nacional, con una venta de 300 mil bicis anuales, lo que representa 50 millones de USD. Hay concentración de comercio al Sur y Sur Occidente. Los datos oficiales están lejos de la realidad.

Este trabajo permite llegar a una caracterización de los rasgos predominantes de los usos, por sectores y corredores principales.

Formulación de acciones y toma de decisiones y proyectos a priorizar

Hay oportunidades gigantescas con el Covid-19 a pesar de la sobredemanda. Lo más importante es dar forma a una mesa regional de los usos de la bicicleta, donde se definen temas de acción y proyectos a realizar. Entre las acciones a realizar, se identifica: el impulso de eventos y conferencias, el tema de la interconectividad (con el tren regional), el impulso de emprendimiento económicos, trabajos de señalización y demarcación, una pista de 300 km para bici de gravel (de montaña) – biciturismo (que es el interés inicial del contratador).

Bogotá podría aprender de los municipios vecinos sobre brecha de género.

Conclusiones

- valorar la especificidad y diversidad de actores, usos, infraestructura (el uso deportivo y tema económico permite aprender sobre lo urbano)
- articular eso a nivel nacional.

Discusión

Carlos Felipe: sobre la evolución de la proporción de ciclistas muertos, ¿cómo explicar el aumento muy fuerte en 2019?

Ricardo: es grave en Bogotá, es mayor en Cundinamarca. No hay como demostrar que los muertos estén relacionados a la práctica recreacional que está desbordando en Colombia.

Pinzón: es interesante discutir de la política de la bici al nivel regional. ¿Cómo se piensa el tema de la policentralidad para pensar la movilidad sostenible? ¿Se ha pensado en el desarrollo de nuevas centralidades?

Ricardo: hay un capital muy fuerte de uso de bici en la Sabana. Muchos viajes, y no son viajes cortos (además que no se logra ver los viajes en bici para tomar el bus). Hay integración modal para tomar el bus y proyecto para el tren.

Maëlle: sobre las medidas de los usos, ¿qué datos se manejaron antes o durante pandemia?

Ricardo: salvo la EMU 2019, todo es durante Covid-19. Hay un tema que no escapa, es cruzar Strava con otras redes sociales. Como la gente usa su bici. A los que les gusta, tienen varias bicis.

Maëlle: ¿Se conoce el perfil de usuarios, según los usos?

Ricardo: hay individuos que tienen varios usos.

Maëlle: sobre brecha de género, ¿Cómo se explica la diferencia entre cada municipio?

Milton: uno de los factores a considerar es la presencia de empresas donde predominan las mujeres, como son los cultivos de flores, que son numerosos y que emplean a miles de mujeres en la región. Los "bici-parqueaderos" de los cultivos de flores son "gigantescos"

Florent: sobre datos de economía de la bici, existe este informe "Caracterización de la Economía de la Bicicleta en Bogotá":

http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Ricardo: Bogotá no se debe comparar con Lima, pero con ciudades donde hay volumen y cultura del ciclismo. Colombia no tiene futbol, pero tiene ciclismo.

7. Resultados, metodología y perspectivas

→ Relato: Vincent Gouëset

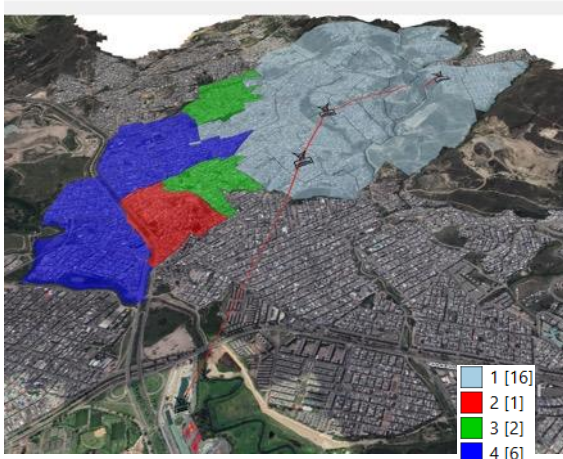
7.1. Diseño muestral de la encuesta cuantitativa Modural. Primeras etapas e implementación piloto sobre Bogotá

Florent Demoraes, Pascal Sebillé (*Universidad Rennes 2 e Ifea*)

Objetivos de la encuesta: caracterización de los Hogares, de los viajes, de los cambios inducidos por el Covid-19 y de las perspectivas de cambio modal.

Universo de encuesta: 4 zonas por ciudad (<https://modural.hypotheses.org/1068>). En cada zona: 200 hogares estadísticamente representativos de la zona → total 1600 Hogares. La unidad de observación es el hogar y no los individuos. Hogares con mínimo 1 trabajador activo y 1 estudiante. Selección de los hogares según un “muestreo bietápico estratificado” (metodología del programa ANR Metal, 2009).

Dentro de cada zona, el muestreo se aplica por “estratos” = subzonas con perfiles similares. Delimitación de los estratos con indicadores pertinentes para la movilidad pendular → propuesta de 8 estratos diferentes para las 4 zonas de Bogotá (<https://modural.hypotheses.org/1219>).



Ejemplo de la zona El Lucero: 4 subzonas con perfiles similares

1. Cercano al Cable, pobre
2. Cercano a Transmilenio, pobre
3. Empinado, pobre
4. Poco empinado o plano, mezcla social

Próximas etapas: validar la estratificación; calcular las tasas de muestreo y los intervalos de confianza en cada estrato; reproducir la metodología en Lima; aprovechar de la “autocorrelación espacial” (evitar la selección de hogares demasiado similares).

Discusión

Ayuda: se necesitan contactos en Soacha para conseguir información detallada y confiable.

Representatividad: el factor de expansión garantiza la representatividad de la encuesta, a dos escalas: por zona y por estratos.

Pascal: llamado a los bogotanos: ¿cómo les parecen los estratos? ¿los indicadores escogidos?

Florent: tuvimos que descartar muchos indicadores y considerar solamente los que tienen incidencia sobre la movilidad (ej: la posesión de una bici es poco representativa de su uso efectivo).

Hernando: el uso de la bicicleta es pertinente (ej. de Bosa). ¿Hay información sobre las ciclorrutas creadas a raíz de la pandemia? Florent: los datos de la EMB son de 2019 (anteriores a la pandemia).

José Ricardo: les puedo compartir un estudio sobre un índice de caminabilidad que se hizo en Bogotá: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1884>

Pascal: el problema es tener los datos a escala de manzanas y barrios. Las EOD traen información a escala de las ZAT o UTAM → difíciles de utilizar para el cálculo de los indicadores. El censo es más exhaustivo, pero trae poca información sobre la movilidad cotidiana.

Jeremy: ¿Cómo acercarse a los grupos específicos (mujeres, niños, discapacitados)? Florent y Pascal: el plan de sondeo se hace a escala de los hogares y no de las personas → no permite integrar variables individuales y enfocar sobre estos grupos, pero en los hogares sorteados se encontrarán estos grupos específicos.

Jeremy: lástima no hay información sobre distancia a las líneas del SITP. Florent: la distancia es engañosa porque mucha gente sale de su sector residencial para tomar el bus.

Florent: el desafío va a ser Lima. La estratificación social se hizo en forma diferente (el NSE). No es directamente comparable con Bogotá.

Carlos: la distancia a las infraestructuras o servicios (ciclorutas, rutas del Transmilenio...) sí pueden incidir sobre el uso de los diferentes usos. Lo muestra un artículo sobre el mapeo de las desigualdades de acceso a las iniciativas de transporte sostenible en Bogotá:

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15568318.2013.808388>

7.2. Monografías de las zonas de encuesta: propuesta de guía, avances y perspectivas

Jérémy Robert (*Universidad Rennes 2*), Pablo Vega Centeno, Karina Chávez, Jimena Ñiquen (*PUCP*)

Objetivo: hacer un inventario de las características de cada zona antes de aplicar las Encuestas Modural (organización socio-espacial, oferta de transporte, condiciones de movilidad).

Variables utilizadas para la selección de las 8 zonas (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03053354>): variables cuantitativas (ej: densidad poblacional, pendiente, tiempos de viaje promedio, etc.) + criterios adicionales: geográficos, administrativos, demográficos, socioeconómicos, oferta de transporte y condiciones de movilidad. Además, se privilegiaron las zonas ya conocidas por miembros del equipo.

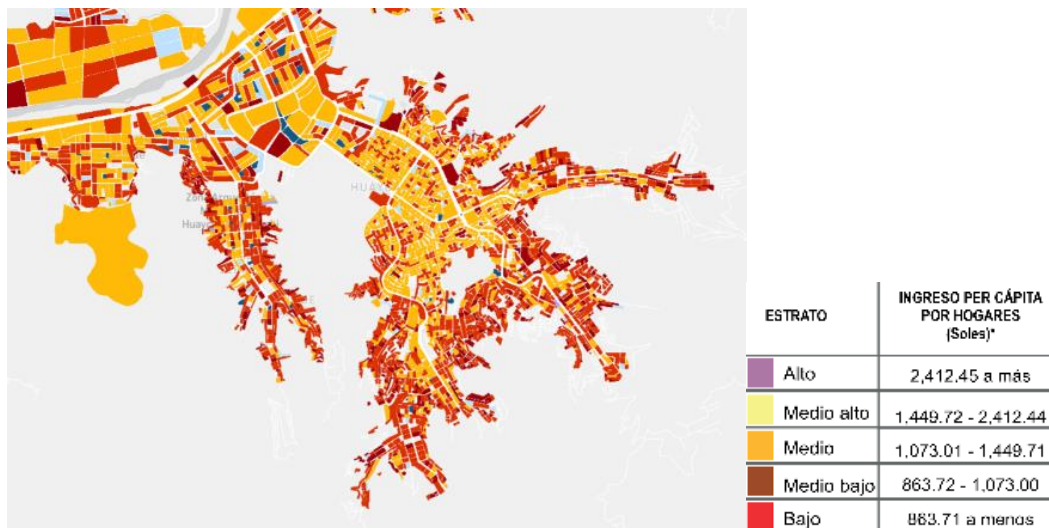
Las monografías combinarán informaciones de varias escalas (metropolitana y local).

Lista de temas:

- **Proceso de ocupación de la zona.** Fuentes: internet, documentos oficiales, literatura especializada, Google Earth histórico, entrevistas a dirigentes locales
- **Organización socio territorial** (Tipología del hábitat, Nivel de consolidación urbanística). Fuentes: Alcaldías Locales, Estudios varios y entrevistas
- **Lugares claves para la movilidad** (intermodalidad, paraderos claves, centralidades económicas, lugares que hacen referencia). Fuentes: entrevistas, reconocimiento directo, Google Earth
- **Oferta de transporte** (evolución infraestructuras y oferta local). Fuentes: Gerencia de transporte, Alcaldías locales, Estudios varios, Entrevistas.
- **Condiciones actuales de movilidad:** Infraestructuras disponibles, Usos y percepciones de los diferentes modos, Principales problemas, Proyectos de transporte y/o movilidad. Completar con datos de las EOD de 2012/2019. Fuentes: idem + EOD + Dctos de planificación urbana.
- **Conflictos:** quejas y movilizaciones contra una infraestructura (ej. Carretera central en Huaycán), un operador o un proyecto. Fuentes: entrevistas, reconocimiento directo, prensa.
- **Otros:** todo tema sobresaliente sobre movilidad cotidiana (ej: organizaciones colectivas).

Ejemplo de Huaycán, estudiado por Jimena Ñiquén (ver mapa: <https://bit.ly/3u4LBW1>)

Plano estratificado por manzanas de Huaycán (INEI 2020)



Metodología y fuentes: Revisión de la literatura y prensa, documentos de planificación, Entrevistas, Google Earth, Observación etnográfica.

Ejemplo de Villa María del Triunfo, estudiado por Karina Chávez → le permitió retroalimentar la guía de entrevistas.

Productos: informe descriptivo, lista de contactos, lista de documentos de interés, transcripción de las entrevistas, fotografías, mapas de indicadores de la movilidad en la zona. El objetivo final de las monografías es de preparar las encuestas de 2022.

Discusión

Florent: los datos de la encuesta JICA en Lima son de 2012 → ¿habría una forma de mirar la evolución hasta hoy? Jeremy: No. No ha cambiado mucho.

Pablo: el censo es del 2017. Tal vez permitiría mirar el proceso de densificación, y de ver el efecto de la extensión del Tren eléctrico (que es posterior a 2012) en San Juan de Lurigancho. En Villa María, no hay mucho cambio.

Jimena: la evolución en los usos del suelo puede influir sobre densidades de viajes. Ej: la construcción de un puente genera más trasbordos.

Vincent: Ojo con la ambición de las monografías: habría que acotar el trabajo y definir entre nosotros quién lo hace para cada zona. Posibilidad de contratar a estudiantes o pasantes. El trabajo tiene que realizarse antes de las encuestas. Es importante conocer el contexto local antes de aplicar las entrevistas a profundidad. Va a servir para elaborar las guías de las entrevistas (Ej: ¿dónde están los lugares de intermodalidad?).

Jeremy: se puede dividir el trabajo a dos escalas: a nivel metropolitano es más un trabajo con datos estadísticos (→ Florent) y a nivel de cada zona es más cualitativo.

Hernando: parece difícil movilizar a estudiantes de pregrado para este tipo de trabajo. Es mejor la figura de un asistente de investigación. No se pueden sobrecargar a los que ya tienen trabajo (como Daniela) → buscar nuevos asistentes.

Jeremy: ¿tal vez algunos elementos se pueden delegar a estudiantes de pregrado? Ej: revista de prensa, cartografía de las rutas de transporte, etc.

Hernando: habría que agendarlo según el calendario académico. Ya es un poco tarde para este semestre → segundo semestre.

Karina: las zonas son muy grandes. Yo tenía la experiencia de las etnografías urbanas en la PUCP y el conocimiento previo de la zona enriquece las entrevistas. En la PUCP formamos a un grupo de estudiantes que podrían participar a las monografías.

Danae: es importante tomar en cuenta la geografía del lugar. Lo pude observar haciendo las etnografías móviles con las bicis en Villa María del Triunfo.

Omar: las monografías son importantes para contextualizar luego las encuestas. La perspectiva es de una vacunación completa, a fin de año. Mientras tanto solo tenemos las fuentes bibliográficas y secundarias y posibilidades de contactos a distancia. Se puede completar en forma “encapsulada”, “sostenible” (en auto o en bici). Se contemplo este trabajo de monografías de las zonas en la aplicación a la convocatoria CAP para 2022.

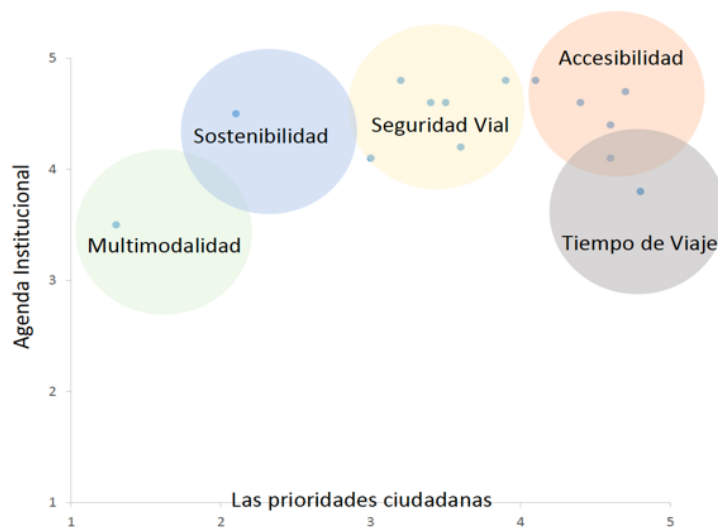
7.3. Las Comisiones Locales de Movilidad y los dispositivos participativos de la Secretaría de Movilidad de Bogotá

Jorge Pinzón (*Universidad Santo Tomás y Secretaría de Movilidad*)

La charla consta de 5 postulados:

1) Bogotá tiene 7 M de expertos en movilidad. Afecta a toda la población → aparece como la 2ª preocupación prioritaria en casi todas las localidades (después de la seguridad), según fuentes internas a la SDP (Dirección de la Participación y Comunicación).

Existe una relativa brecha entre agenda institucional y preocupaciones de los ciudadanos:



La accesibilidad si coincide como prioridad tanto para el Gobierno como para los ciudadanos, pero no es el caso para el tiempo (y el costo) de viaje, que es clave solo para la ciudadanía. Al revés, la sostenibilidad interesa poco a la población. La multimodalidad aparece secundaria en ambos casos.

2) El manejo de la movilidad suele desconocer la percepción ciudadana. En la Oficina de Gestión Social, que maneja las Comisiones Locales de Movilidad (CLM), el objetivo principal no es de promover la participación como tal o de focalizar la inversión pública, sino de legitimar la acción pública y de mitigar los conflictos.

3) La posibilidad de incentivar una participación realmente incluyente pasa por un proceso de formación de la ciudadanía (“co-responsabilidad”). La administración actual tiene un triple objetivo: informar a la ciudadanía, capacitar a la ciudadanía en temas de movilidad, y generar unos procesos co-gestión con la ciudadanía (mediante los líderes que participan a las CLM).

4) la intervención pública es más eficiente con participación. Las CLM aportan elementos de conocimientos que no siempre tiene la Secretaría de Movilidad. El objetivo es de pacificar la movilidad y limitar los conflictos.

5) La pandemia actual abre nuevas posibilidades para la participación, aunque la participación es más complicada en contexto de pandemia (virtualidad).

Conclusión

El plan institucional de participación de la administración actual tiene 5 ejes estratégicos: 1) Gestión del Conocimiento 2) Gestión de Riesgos Sociales y Mediación Comunitaria 3) Gestión Social de Proyectos 4) Rendición de Cuentas 5) Gestión social de las Políticas Públicas.

Discusión

Vincent: las instituciones participativas (como las CLM) pueden ser útiles para establecer contactos con la población.

Jorge: es difícil hacer mapas sobre participación y conflicto, pero utilizamos un software que permitió sistematizar la información sobre los reclamos acerca de la seguridad vial y la accesibilidad al transporte público. Tenemos una base muy amplia de los conflictos (4 o 5000 situaciones conflictivas al año en todo el Distrito) → buscamos como analizar y cartografiar estos datos.

Hernando: sería un insumo para las monografías (“fotografías” de la conflictividad). Solo cubre las 3 zonas del Distrito. ¿Cómo se podría hacer en Soacha?

Jorge: no hay información equivalente. Ej: conflicto con los bicitaxis. La situación en Soacha es confusa. Otro problema es la rotación de los funcionarios; se pierde la información → es importante sistematizarla. Llevamos 2 años en la Oficina de Gestión Social de la Movilidad sobre la construcción de un software. ¡Espero tener resultados para el próximo seminario!

Hernando: la conflictividad acerca de los transportadores informales ha sido fuerte (paros, bloqueos, etc.) → sería bueno recoger la memoria de esta conflictividad (hay un vacío enorme).

Jeremy: existe una bibliografía sobre conflictos ambientales en Santiago de Chile (Caroline Stamm) que nos puede servir: análisis y mapas de las quejas de los ciudadanos⁵. Si no hay información completa se puede pensar en unos grupos focales para reconstruir la historia de estos temas.

Jorge: en los Centros Locales de movilidad pueden aparecer casos específicos de conflictividad.

Jimena: la participación es casi inexistente en Lima. En el plan de movilidad de la ATU hay un componente de participación que se le encargó al BID, pero está en veranos. No hay procesos permanentes de participación en la ATU ni en los distritos → es difícil establecer vínculos. La administración metropolitana si tiene visibilidad sobre conflictos a escala supradistrital y tienen un montón de datos, pero se van perdiendo porque no se procesan en forma sistemática. Se podría conversar con la Gerencia de Participación Vecinal que tiene el mayor vínculo con las organizaciones locales.

Jeremy: la información es demasiado heterogénea → mejor pasar por entrevistas y grupos focales. No podremos acceder a los datos del BID o de los distritos.

Jorge: otra fuente es los presupuestos participativos, pero están enfocados a las infraestructuras y no servirían mucho.

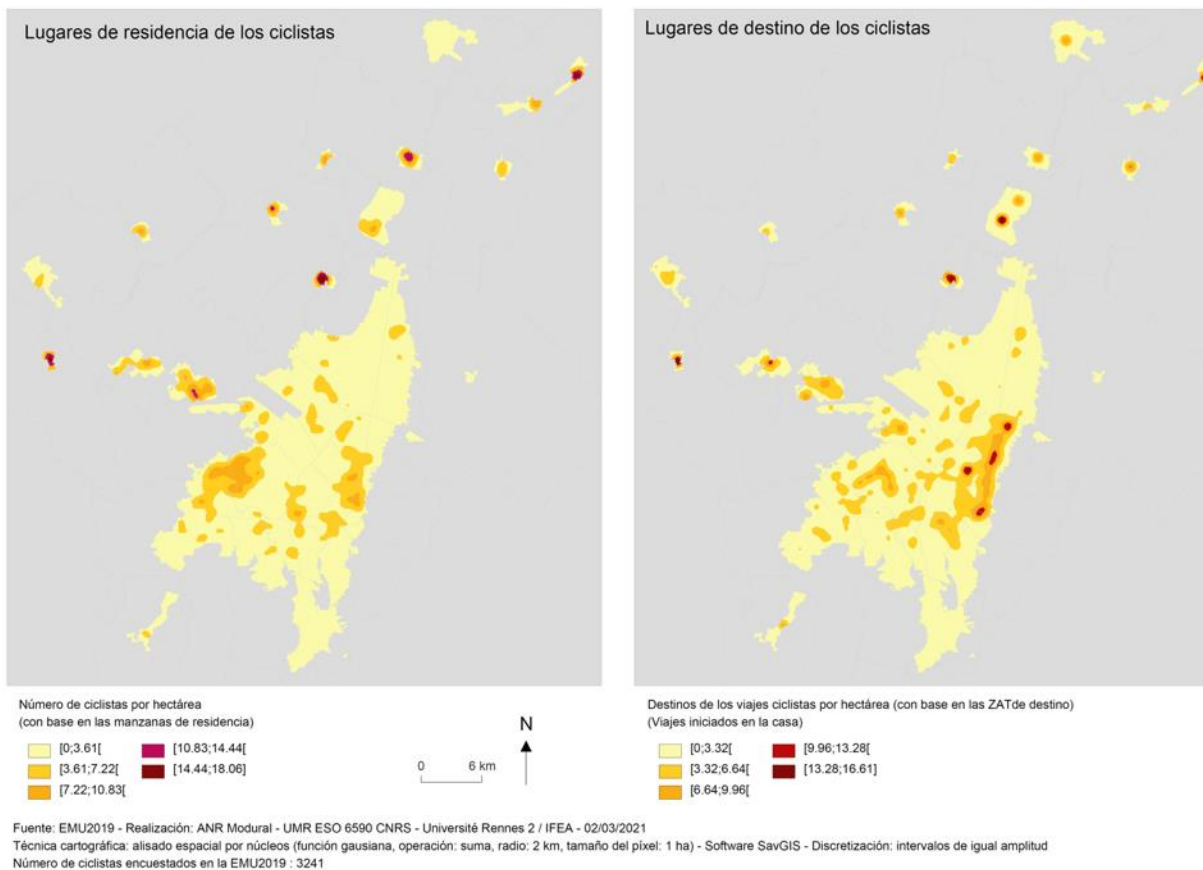
⁵ Ver por ejemplo: Aliste E., Stamm C., 2016, «Hacia una geografía de los conflictos socioambientales en Santiago de Chile: lecturas para una ecología política del territorio», *Revista de Estudios Sociales* [En línea], 55 | Enero 2016, URL: <http://journals.openedition.org/revestudsoc/9640>

7.4. Presentación de los tratamientos realizados sobre el uso de la bicicleta en Bogotá

Florent Demoraes, Maëlle Lucas, (*Universidad Rennes 2 e Ifea*)

Los resultados conocidos de la EMU/EOD de 2019 son datos muy sencillos. Una explotación de la base permite arrojar resultados mucho más finos sobre la movilidad ciclista en Bogotá.

1. Datos generales: 1 M de viajes diarios, 40% por motivo trabajo, 5,5% de los viajes en bici, 76% de hombres.
2. Calificación de los viajes por los ciclistas. La bici es el modo de viaje que saca la mejor calificación, con el cable y la caminata. Es independiente al sexo o la distancia recorrida. Es buena en toda la ciudad, con contadas excepciones: sectores centrales muy transitados o sectores muy empinados (Usme).
3. Lugares de residencia y destino de los ciclistas. Se destacan los municipios de la Sabana con alta movilidad en bici, y dentro del DC, un modelo centrípeto, entre las periferias occidentales (Bosa, Kennedy) y los polos de actividad del centro.



4. Perfiles de bici usuarios. Se aplicó un análisis tipológico con 7 variables cuantitativas (y 6 ilustrativas) → genera una tipología inédita que distingue 5 perfiles diferentes de ciclistas: 1) los “casi ocasionales” 2) los de clase media-alta 3) los ocasionales con potencial de cambio modal 4) los muy regulares de clase media-baja 5) los “maratonistas pobres”.

5. Exploraciones futuras. Se seguirá explotando la EMU 2019 para mejorar el conocimiento de las prácticas de la bicicleta en Bogotá (ej: localizar los distintos perfiles en la ciudad). La base permite explorar varios factores que influyen (o no) sobre el uso de la bici: pendiente, cercanía a una ciclorruta, oferta de otros medios (bus), etc. La idea es de sacar un “potencial de uso de la bici” en la ciudad.

La misma metodología se podría replicar con la movilidad peatonal.

Discusión

Jeremy: ¿se podría aplicar a Lima también? Florent: sí, aunque que el número de viajes en bici en la JICA2012 es muy escaso. Pascal: el contexto limeño es muy diferente → sería difícil de comparar las dos ciudades.

Pablo: no vale la pena procesar los datos de 2012 que son viejos. La presentación nos permite mirar cómo hacer preguntas sobre la bicicleta en Lima. Ej: ¿dónde se guardan las bicicletas? Las viviendas son muy precarias y es difícil aparcarlas con seguridad. También es complicado dejarlas en el lugar de destino. Lo otro, tanto en Lima como en Bogotá, es mirar la bicicleta como herramienta de trabajo. Hay muchos repartidores, aunque para muchos de ellos hay una tendencia a dejar la bici para la moto.

Carlos: en Bogotá varios conjuntos residenciales cuentan con espacios dedicados para las bicis (o en las casas). Es complicado dejar las bicis en los lugares de destinos. Hay unas “U invertidas” pero no muchas, es un problema, aunque ha mejorado un poco (por ejemplo, en la Universidad Piloto). Hay un decreto nuevo que impone 1 parqueo para bicis para 10 parqueos para carros. Otro tema es la calificación de la movilidad en bicicleta. Se podría mirar el caso de la expansión de las ciclorrutas con la pandemia. El caso de la Carrera 7 ha generado mucho descontento. Me pareció muy interesante los perfiles de ciclistas, en particular el caso de los usuarios “con potencial de cambio modal”. Les comparto un artículo sobre los niveles de satisfacción de las ciclorrutas en Bogotá: [https://www.researchgate.net/publication/337218370 Bicycle Level of Service Model for the Cycloruta a Bogota Colombia](https://www.researchgate.net/publication/337218370_Bicycle_Level_of_Service_Model_for_the_Cycloruta_a_Bogota_Colombia)

Omar: la calificación de la bicicleta es un asunto muy relativo porque es muy contextual. Puede hacerse en comparación a los otros modos de transporte. También hay un proceso de “auto convencimiento” que puede explicar el alto nivel de calificación. Florent: en la EOD, la calificación es independiente al horario del viaje (nos sorprendió). Maëlle: la bicicleta es insensible a los trancones → puede explicar también su alta calificación.

Hernando: ¿La EOD no trae información sobre el porqué de la calificación? Maëlle: no.

7.5. Etnografía móvil: metodología y balance de su aplicación a la movilidad de ciclistas pendulares y repartidores en su espacio de trabajo en San Isidro, Lima

Danae Román (PUCP)

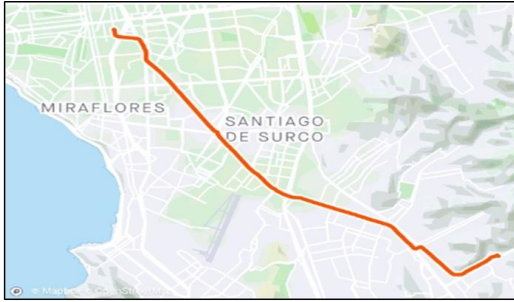
Base = tesis de licenciatura de sociología urbana en la PUCP.

Método móvil = método más cercano para vivir la experiencia de movilidad (desarrollado por autores US y UK). Es un método de acompañamiento activo, donde el encuestador realiza los movimientos y conversa con el individuo durante la actividad. Así puede observar las características cartográficas del viaje y las reacciones, interacciones y negociaciones que establece en su recorrido.

Seguimiento al ciclista por detrás, sobre viajes entre hogar y espacio de trabajo. Se realizan además entrevistas al regresar al hogar (ciclistas pendulares) o durante el recorrido (ciclistas repartidores), sobre impresiones del recorrido, hechos ocurridos, tácticas y estrategias usadas, experiencia y diferencias en el día y noche, etc.

El registro del viaje se hace con la aplicación Strava y Google Maps (medición de distancia y tiempos).

El relato etnográfico abarca la experiencia individual de la persona (emociones e impresiones), las características de los espacios recorridos, las acciones de los ciclistas, los problemas e interacciones, los comentarios del ciclista, y los hechos importantes ocurridos.



Carlos, Ciclista pendular (9.66 km, 1h15')



Ramón, ciclista repartidor (38 km, 10h31')

Ventajas del método móvil: permite vivir y experimentar la movilidad de los encuestados, ampliar la información obtenida en las entrevistas, contrastar el discurso y la práctica, captar cosas que no salen en las entrevistas, e integrar elementos externos (reacción de otras personas, interacciones, etc.)

Limitaciones: posibles sesgos con la percepción del encuestador, que es diferente a la experiencia del encuestado. Pérdida de información por registrar sólo por escrito y no visualmente los recorridos, y por estar vigilante a su propio desplazamiento, el encuestador está menos atento al objeto de estudio. Dificultad en seguir el ritmo de los encuestados. Influencia de la presencia y género del encuestador → alteración del comportamiento de los encuestados.

Recomendaciones: integrar la experiencia del encuestador en la movilidad (diario de observación u otro). Incluir forma visual de registro (cámaras) para detalles y comportamiento del ciclista. El encuestador debe tener una experiencia propia de la bicicleta para realizar el trabajo.

Discusión

César: Hay una especificidad en el uso de la bicicleta por parte de los repartidores. ¿Qué pasa con sus tiempos muertos?

Danae: si hay mucha diferencia entre los repartidores y los commuters. Las entrevistas arrojan mucha dificultad e inconformidad con este trabajo (fue por obligación más que una decisión voluntaria), a diferencia que los commuters que sí decidieron usar la bicicleta. Los repartidores pueden utilizar los espacios de parqueo que son reservados para los otros ciclistas. Los tiempos de espera son importantes para los Deliverys (como un descanso), y también es importante el tiempo que pasan con los otros repartidores, es parte de su rutina (tiempo de socialización). El seguirlos todo el día me permitió observar estas interacciones. Les recomiendo mirar los trabajos de Paola Girón en Santiago de Chile, que nos pueden ayudar para Modural. Vincent: ya está referenciada en Zotero.

7.6. Los recorridos comentados en bicicleta: metodología y aplicación

Maëlle Lucas (*Universidad Rennes 2*)

Marco = tesis doctoral sobre la bicicleta en Bogotá. 3 métodos distintos de encuesta: cuestionario, entrevista, y bicirecorrido comentado. Este último método permite observar en forma concreta la movilidad en bici.

Hipótesis: para medir el potencial de cambio modal hacia la bicicleta, hay que entender las representaciones, actitudes y comportamientos de los ciclistas en sus prácticas cotidianas. El bicirecorrido comentado es un método cualitativo que permite captar elementos sensibles como las sensaciones y entender las rutinas de los ciclistas. También permite entrevistar al ciclista en movimiento y captar elementos de discurso *"in situ"*.

Objetivo: 15 bicirecorridos. Captar discurso + videos de los ciclistas en movimiento.

Metodología: el encuestador sigue al entrevistado y capta un video de su viaje con una cámara GoPro. También capta sus comentarios sobre el recorrido con un micrófono de corbata. Se privilegia el trayecto de retorno a la casa (sin apuro). Al finalizar el viaje -o después- se hace una "entrevista de reactivación": el

ciclista mira el video de su viaje y lo comenta, con preguntas del encuestador. Es un método que ya experimenté 2 veces, en Rennes y Bogotá.

Límites: problemas de seguridad en Bogotá. Inhibición del ciclista en situación de ser observado (“artificialización de la realidad”) → necesidad de completar el discurso del encuestado con observación etnográfica distanciada del encuestador.

Discusión

Florent: ¿no se puede utilizar un drone para seguir a los ciclistas⁶? Maëlle: nunca lo ha escuchado. No tenemos el material adecuado. Hubo varios intentos para grabar con una cámara (por ej. en el casco de los niños o en el manubrio del ciclista), pero no permite captar el comportamiento de los ciclistas.

César: una ventaja de la bicicleta es que tiene un mayor alcance que la caminata.

Jeremy: ¿Cuál es el costo/beneficio de estos métodos móviles, que requieren mucho tiempo?

Vincent: es muy importante captar la experiencia íntima de los ciclistas y de la experiencia de los otros de movilidad para entender los frenos o los factores favorables al cambio modal → los recorridos comentados son indispensables para Modural (no solamente bici sino todos los modos de transporte).

Danae: vivir la experiencia con el usuario es muy importante. Permite entender mejor las prácticas de movilidad (ej: hacer bici al lado de un camión). Aporta otro tipo de información. Las interacciones de los bicisuarios no salen en las entrevistas, pero sí se observan en los recorridos acompañados.

⁶ Ver Hildebrand J., 2019. « Consumer drones and communication on the fly ». *Mobile Media & Communication* 7, Doi: [10.1177/2050157919850603](https://doi.org/10.1177/2050157919850603).

8. Perspectivas 2021

→ *Relato: Maëlle Lucas*

8.1. Síntesis de la semana: perspectivas relevantes

Alexis Sierra (*Universidad de Cergy-Pontoise*)

Sobre la crisis

Bogotá y Lima están en crisis, pero ¡la crisis no está en Modural! El obstáculo de la pandemia se ha convertido en una fuerza, podemos decir que somos resilientes. La pandemia no es nuestro objeto, pero la crisis es un momento privilegiado para la investigación, que podrá contemplar el antes y el después de la crisis, con la idea de un renacimiento. La crisis devela estructuras y dinámicas de más largo plazo, resalta las desigualdades. Es importante apuntar que la crisis se debe a las medidas, no al virus. Lo tenemos que poner en perspectiva como un momento desvelador de una realidad.

Sobre la realización de las encuestas

Otro problema que hemos identificado: las encuestas. ¿Cómo elegir el momento en que se realizan? ¿Se podrán hacer en el mismo momento en ambas ciudades? ¿O cuándo mejor lo podemos hacer según las medidas? ¿Cómo integrar los proyectos de movilidades sostenibles que ya se estaban desarrollando en ambas ciudades? Aparecen también preguntas metodológicas: ¿cómo sistematizar? ¿Cómo organizar el trabajo de campo? ¿El calendario? Es necesario el diálogo entre lo cualitativo y lo cuantitativo, y crear pasarelas entre los miembros del grupo. El gran éxito de la semana es nuestra capacidad de buscar una comparación sistemática entre ambas ciudades.

Interés de la comparación

Algunos métodos fueron experimentados solamente en una ciudad. ¿Cómo cumplir con el comparatismo aquí? ¿Cómo organizar la coordinación entre miembros sobre los mismos métodos? Se necesita aclarar el vocabulario y los conceptos que se usan en algún momento de la investigación, y qué realidad interpretan. En esta perspectiva, propongo que cada uno me mande sus conceptos y palabras para el glosario.

Una pregunta que tenemos que tener en mente para todas nuestras actividades: ¿cuál es la finalidad del estudio (práctica y científica)?

Discusión

Pablo: el efecto de la pandemia nos motiva a revisar nuestros puntos de partida de la investigación. Nos damos cuenta que se trata de la sostenibilidad de la vida cotidiana. Al restringir la movilidad, se restringen las oportunidades de mejora de la calidad de vida. Es un tema importante de trabajo.

También la cuestión de género y la del cuidado. Hubo un cambio en las responsabilidades en torno a la movilidad. Tenemos que enfocarnos en grupos familiares más que a individuos.

Ana Luisa: es interesante la noción de viajes poligonales, en su dimensión espacial y temporal. Hay una discusión central del plan de acción sobre el patrón de viaje a partir del antes/después de la pandemia.

Tenemos que enfocar nuestras hipótesis en género, sectores populares, y arreglos familiares.

Jérémy: la crisis muestra vulnerabilidades existentes. Necesitamos datos para probar si de verdad la crisis acelera tendencias ya existentes. La crisis es una ruptura que genera cambios, pero la gente no ha cambiado su manera de moverse, solo la frecuencia de los viajes. Es una pregunta porque estamos frente a un desconocimiento.

Vincent: es clave la pregunta de la ruptura de la crisis, de los cambios, del antes/durante/después. Debemos asumir un estado de confusión, o fusión entre el antes/durante/después. Es clave analizar los cambios, y los

eventuales retornos a una situación prepandemia. Mariana mencionaba debates sobre movilidad sostenible antes de la pandemia: se habla de limitar la movilidad y de cambiar de movilidad. Estamos en algo que es una transición que acelera estas tendencias. Sin embargo, con el Covid-19, no se trata solamente de limitar la movilidad (y hacerla más sostenible), también apareció que la movilidad como necesidad es algo aún más central.

Acerca de la finalidad de la investigación: nuestra posición es científica, pero queremos contribuir al debate público.

8.2. Intercambios y plan de acción para el año 2021

Colectivo Modural

Preguntas para la discusión

- ¿Cómo retomar las actividades aplazadas? El muestreo y encuestas son la columna vertebral del proyecto. Los “proyectos Covid-19” se articulan con este objetivo prioritario.
- ¿Cómo integrar en el cronograma y el plan de acción lo que hemos hecho en relación con el Covid-19?
- ¿Cómo agendar un plan de acción sobre los 4 años?
- ¿Con quién? Adaptarse a las agendas individuales, de los estudiantes y asistentes.
- ¿Cómo puede cada uno adecuarse al plan de acción que vamos a diseñar?

Actividades aplazadas

- Entrevistas institucionales
- Búsqueda de información sobre grupos específicos: mujeres, niños, personas con discapacidad. Tenemos que acotar este enfoque en el año que viene.
- El glosario se fundamentará en las propuestas de Alexis.
- Trabajo de campo pre-encuesta: monografías, etnografías urbanas, listas de chequeo, experimentación de los métodos móviles, grupos focales, prueba preliminar de las entrevistas a profundidad, muestro y cuestionario, comunicación institucional (anunciar las encuestas en gobiernos y comunidades).
- Pre-encuesta por cuestionario.

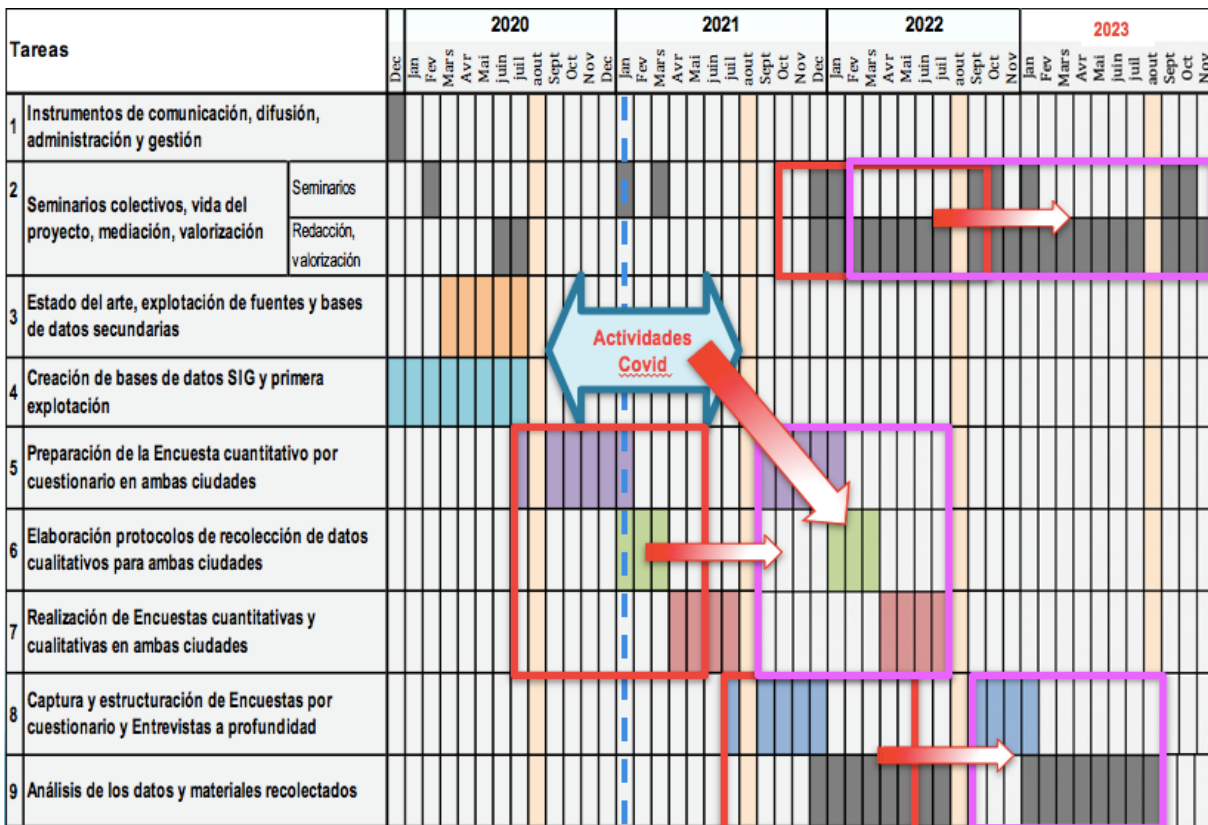
Actividades Covid-19 en curso

- El concurso fotográfico se terminó.
- Seguimiento crisis e impactos. Tenemos pocos datos. Hay que privilegiar algunas pistas de trabajo, reenfocarnos en nuestras zonas y temáticas.
- Entrevistas a profundidad sobre todo en Lima en las zonas que nos interesan. ¿Cómo seguir y dónde?
- Crónicas familiares, sólo en Bogotá, con un sesgo importante: no se aplicaron en nuestras zonas.
- Comisiones locales de movilidad solo en Bogotá
- Entrevistas a profesionales de la movilidad
- No se concretó la colaboración con el CENCA. ¿Qué tanto sirve este objetivo?

Otras preguntas

- Confirmar los 6 meses adicionales en 2023
- Webinar público ¿Cuándo? Idea de dirigirse a los gobiernos locales.
- Calendario para el año que viene, enfocado a los 2 siguientes
- Fecha del seminario pre-encuesta en presencial.

Propuesta nuevo cronograma:



Proponemos postergar todo el trabajo de las encuestas de un año (para el 2022). Si queremos mantener actividades Covid-19 y preparar la encuesta, hay que asumir que las actividades adelantadas acerca del Covid-19 alimentarán estas encuestas. La valorización también se aplaza.

Actividades sobre las cuales debemos tomar una decisión para planificar el trabajo futuro

1. Crónicas
2. Entrevistas habitantes (en zonas de encuestas – ZE)
3. Etnografías y recojo Infos (en ZE)
4. CLM y grupos focales (en ZE)
5. Métodos móviles (en ZE)
6. Monografías (en ZE)
7. Seguimiento crisis
8. Muestreo y cuestionario
9. Entrevistas profesionales
10. Comunicación
11. Pre-encuesta
12. Valorización
13. ¿Otro?

8.3. Discusión

Sobre la encuesta Modural

Pascal: el objetivo es de compilar los datos cualitativos para construir nuestra base cuantitativa. Se trata de ver cómo articular lo cuantitativo y lo cualitativo. En esta perspectiva, podría ser el momento de hacer una síntesis de los temas grandes de los que se van a considerar en la encuesta cuantitativa, a partir de un trabajo cualitativo en las zonas. Hay que tener en mente que va a ser pocas preguntas, y que habrá que escoger.

→ Se podría redactar un documento sintético de los temas del seminario y de los trabajos cualitativos que se han hecho. Por ejemplo, ver como formulamos el tema del género y como lo incorporamos a la encuesta.

Ana Luisa: esto puede servir también como mapa conceptual del proyecto. La metodología debe llevarnos a visualizar el producto final, de la parte formal y de los productos (pensando en quién va a encontrar utilidad en esto). El documento ejecutivo nos permite comprometernos con un cronograma, un plan de acción para crear confianza en el proyecto, y tener un respaldo de nuestros resultados.

Florent: los hallazgos se pueden resaltar a partir del relato. Para el diseño del cuestionario, ya tenemos experiencia con base en la explotación de los EOD de Lima y de Bogotá, y ya identificamos elementos que faltan, y sobre la información difícil de interpretar. Esta experiencia servirá para mejorar el cuestionario y enriquecer con comentarios o reacciones que surgieron durante el seminario. Podemos integrar por ejemplo el hecho de que se califica un modo de transporte en comparación con otros (tema de la relatividad de la percepción).

Jérémy: a partir del relato, la propuesta es identificar preguntas (lista de temas) que se tratarán con las herramientas cualitativas y otras, con el cuestionario cuantitativo. Se está consolidando el corpus, hay que analizar más a fondo ahora. ¿Hasta dónde vamos a profundizar esto? La valorización (como trabajo conjunto) ha sido una buena oportunidad para avanzar sobre nuestros temas y problematización como base colectiva. No tenemos una metodología, sino varias. Buscamos articular varias formas de recoger información, y estrategias que se complementan.

Vincent: es importante resaltar los temas para el cuestionario. La metodología la tenemos bastante clara y hemos avanzado en su aplicación. Pero falta mejorar estas herramientas. Lo que se tenía que hacer y que se corre son las entrevistas, los grupos focales, y los métodos móviles. El diálogo entre cualitativo y cuantitativo ya tenía un espacio previsto. Se aplaza de un año. Hay que seguir en 2021 trabajando bien a fondo en el trabajo cualitativo. Este objetivo se puede mantener.

Hernando: el Covid-19 termina siendo una oportunidad para ver hacia dónde va la transición en los sectores populares. Sería interesante volver a las familias de las crónicas después de las restricciones, y también ver hasta donde lo podemos integrar en las monografías. También se podría aplicar en nuestras zonas de encuesta.

Jimena: tenemos que ajustar las herramientas cualitativas para ver como aportan al cuestionario, y tenerlo como tarea inmediata. Las entrevistas deben de ser complementarias con las crónicas para ver lo que pasa en los hogares.

→ ver punto "Principales hipótesis / temas que surgen de las discusiones y a integrar en el recojo de información a futuro" p. 58

Sobre la relación con las instituciones y estrategias de recojo de información

Ana Luisa: la alianza universidad-gobierno es esencial para la aplicabilidad de los trabajos académicos. ¿Cómo trabajar este aspecto? Hay el tema de acercarnos a la administración: el contexto actual de desconfianza se puede responder con apoyo del gobierno. Una opción sería solicitar el apoyo (o el visto bueno, o una carta oficial) de las autoridades al momento de realizar nuestra encuesta. Podría facilitar la llegada a los hogares. Es un aporte en la estrategia de la recopilación de información.

Vincent: no estamos en situación de dependencia hacia gobiernos locales. Lo importante es comunicarnos con ellos, pero no me parece prioritario para este año comunicar mucho sobre el proyecto. La comunicación sobre los resultados al final del proyecto sí es importante.

Lo otro es el webinar, es importante el elemento de comunicación.

Jérémy: ¿Cómo integrar la autoridad pública (Municipalidad Metropolitana de Lima y/o municipalidad de distrito y/o eventualmente ATU) en nuestra encuesta sin que intervengan en el cuestionario?

Pablo: para la comunicación con gobiernos, hay que esperar. En Perú, estamos en un momento móvil, en espera de elecciones. La relación con CENCA podría ser considerada como una experiencia piloto con los gobiernos locales. CENCA tienen una paradoja, no están haciendo investigación en su trabajo cotidiano, pero tienen vínculos importantes y datos que nos interesan también. Es importante poder intercambiar con ellos. Ellos buscan colaborar con el gobierno local.

Jorge: es pertinente acercarse a la institución. Existen ayudas con la Secretaria de Movilidad para acompañar iniciativas con líderes, por ejemplo. Jorge se ofrece para hacer el puente con la secretaría.

Vincent: tenemos que actuar en forma diferente en las dos ciudades porque estamos en dos momentos distintos.

Hernando: para la encuesta METAL, algunas zonas eran más difíciles de entrar. Puede ser útil la relación con la institución en estos momentos. Lo más importante es tener clara la metodología. ¿Cómo entramos en los barrios populares? No necesitamos un apoyo fuerte de la institución, lo hicimos con METAL sin la institución. Es importante ver ahora qué podemos hacer y con qué recursos.

Omar: hay que ir paso a paso, empezar a hacer contactos virtuales. A medida que la pandemia va retrocediendo, tenemos que asegurar un buen ingreso progresivo a nuestras zonas. Algunas oficinas del gobierno pueden tener entradas hacia nuestras zonas, y otras zonas. Hay que conocer las personas, desde un punto de vista etnográfico. Podemos utilizar varios métodos o herramientas con una misma persona, hacer tres rondas de entrevistas con la misma persona. El objetivo que se necesita es armar una metodología y encontrar personas que estén dispuestas a participar.

Karina: podemos contactar a la misma persona en horas en qué esté descansando y contactar a otras personas con su red de contactos. Con WhatsApp ellos envían fotos y videos. Hay que mantener el vínculo con estas personas. Con Jérémy empezamos un trabajo con una ONG (Proyecto Público) que tiene un mapeo de los líderes de la zona. ¿Cómo retribuir a los que participan? Una idea sería entregarles un mapeo de cómo es el transporte en la zona.

Vincent: el problema común en todas en estas propuestas es: ¿Cuándo es el momento de acercarse a las zonas?

Jérémy: sería un acercamiento progresivo, con ONG o comisiones locales de movilidad, para ir avanzando con esas monografías y tener este trabajo listo para las encuestas.

Jorge: en Bogotá, ya podemos hacer acercamiento con comisiones locales, para este o el siguiente mes, para hacer recorridos.

8.4. Calendario para la encuesta

Perspectiva de aplicación de la encuesta después de marzo 2022. Enero es un periodo atípico para aplicar encuesta, diciembre también. Podría ser a partir de febrero, pero necesitamos reunirnos antes para acordarnos sobre la encuesta.

En diciembre tendremos el seminario virtual de diálogo entre resultados cualitativos y la preparación de la encuesta.

Los temas grandes necesitan una reunión para preparar cuestionario (en julio/agosto).

Puede haber un pequeño grupo que va avanzando en el cuestionario para hacer propuestas y hacer el balance en julio con todo el grupo. Así tenemos de septiembre a diciembre para mejorar el cuestionario.

Seminario presencial en Lima en abril 2022 para reunirnos antes de la aplicación de la encuesta.

Principales momentos:

- Pre-encuesta en febrero (30-50 cuestionarios aprox.). ¿Realizar 2 olas de pre-encuesta sucesivas, como en Metal?
- Seminario presencial en Lima, en marzo/abril 2022, para discutir pre-encuesta y ajuste cuestionario, antes de aplicación en mayo.
- Aplicar las encuestas en mayo
- Aplicar en paralelo en las dos ciudades
- Junio 2022 terminar aplicación.

+ Prever una reunión en julio 2021 → 1er dialogo entre los resultados cualitativos (entrevistas, crónicas, etc.) y el cuestionario encuesta (empezar un 1er borrador)

En base a eso, se prepara un plan de acción a dos plazos: julio y diciembre de 2021

8.5. Discusión sobre las herramientas metodológicas

Crónicas

- Milton, German, Hernando y sus estudiantes.
- Acabar con lo que se ha empezado, no vale la pena seguir con estudiantes que no están en las zonas.
- Es muy interesante tener las dos olas, y tener estudiantes de 3 universidades.
- Trabajo conjunto entre todos los que las hicieron (→ valorización).
- Seminario de julio para terminar con las crónicas.

Entrevistas Covid-19

- Julio sería una meta también para las entrevistas Covid-19.
- Gladys, estudiante de psicología ya tiene entrevistas en El Rincón. Tenemos este adelanto. En El Paraíso, se puede contactar con Mayerlí.
- Una de las hipótesis es la heterogeneidad de las zonas. ¿Qué perfiles queremos?
- Adecuar el contenido para integrar el tema de arreglos intrafamiliares en las entrevistas.
- Muchos temas salieron: seguridad, género, cuidado. Es ambicioso abarcar todos los temas en la misma entrevista. Tener diferentes guías para entender todas las caras del trabajo. Reformular guía de entrevista. 10 por zona. Hay que hacer un trabajo de recojo de información para conocer bien el contexto de las zonas.

Etnografías

- Por el momento, en pausa, por las condiciones sanitarias.

Grupos focales

- Solo tenemos las dos reuniones de la CLM en Ciudad Bolívar. Podemos seguir solicitando el apoyo de las comisiones locales de movilidad y hacer bola de nieve (ONG y contactos que ya tenemos) para organizar unos grupos focales.
- Para Julio o el segundo semestre.

Métodos móviles

- depende de la situación sanitaria. En el TMO o el tren, uno se expone más al riesgo de contaminación.
- Trabajar más a fondo con algunas personas. Mientras más se conozca el caso de una persona, mejor.
- Posibilidad de dictar el curso de práctica de campo en la PUCP en el segundo semestre 2021 pero en modalidad virtual. Posibilidad también para 2022, en presencial.
- Esperamos los resultados del concurso anual de investigación (CAP), que podría empezar en marzo 2022.

Monografías

- Son como el resultado de todo lo demás.
- Hay que hacer entrevistas también, y repartir las zonas por universidades. Las crónicas pueden ser un insumo para las monografías.
- Hay que elegir primero los barrios que se van a encuestar por cuestionario y hacer las monografías en esos lugares. Podríamos saber cuáles serán los barrios en un mes más o menos. Si elegimos manzanas diversas, puede costar más trabajo hacer la encuesta.
- La UTAM es una escala intermedia, es algo manejable. Podemos empezar a trabajar por zonas.
 - En Bogotá: la Santo Tomás en Bosa y Altos de Cazucá con el semillero, la Piloto en Ciudad Bolívar y El Rincón de Suba. Estudiante de José Ricardo interesada en Ciudad Bolívar. Habría que ver que otros aspectos que ella logre abarcar en su trabajo de grado.
 - En Lima: Karina en Villa María del Triunfo, Jimena en Huaycán, Independencia y Pachacútec están por explorar con Danae y César.
- Aprovechar el trabajo de Danae y Maëlle para la bici: las observaciones sobre la bici abarcan también otros modos de transporte.

Entrevistas a profesionales

- Hernando en Bosa con el transporte informal, SITP, SITP provisional. German tiene contactos en el SITP, nos pueden ayudar a generar un canal con conductores informales. ¿Taxis? Un estudiante de Hernando quiere estudiar conductores de Uber: ver como lo podemos enganchar a Modural.
- En Lima, entrevistar a choferes del transporte informal. En Huaycán, hay que aprovechar el contacto con Mariana Alegre porque con ella podemos conseguir entrevistas con personas del gobierno.
- Ana Luisa tiene un nexa con el alcalde menor de Suba.

Glosario

Alexis lo lidera con alguien de Perú y de Colombia.

8.6. Principales hipótesis / temas que surgen de las discusiones y a integrar en el recojo de información a futuro

[Ver también el punto 3.4 p.17]

El género: impacto diferenciado del Covid-19, exacerbación de las desigualdades, aumento de las tareas del hogar para las mujeres.

La movilidad poligonal y el tema del cuidado

Los arreglos intrafamiliares: las decisiones se toman de forma colectiva, dependiendo de arreglos entre los miembros del hogar.

La inseguridad: influye sobre los modos de desplazamiento. El Covid-19 constituye una amenaza adicional.

Los cambios modales: ¿en qué medida los cambios inducidos por el Covid-19 durante este 1er año (2020) se van a mantener en el tiempo? Nos interesa los diferentes modos, y nos falta indagar específicamente sobre la moto, la caminata, las plataformas tipo Uber.

La movilidad como necesidad: ¿en qué medida las restricciones de movilidad se traducen por una reducción de las oportunidades de mejorar la calidad de vida?

La movilidad como emprendimiento: sobre la aparición de nuevos servicios en los sectores populares para servicios a las personas.