



HAL
open science

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Villa María del Triunfo” (Lima)

Karina Chávez

► **To cite this version:**

Karina Chávez. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Villa María del Triunfo” (Lima). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981608

HAL Id: hal-03981608

<https://hal.science/hal-03981608v1>

Submitted on 16 Feb 2023

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

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Villa María del Triunfo”

Autora: Karina CHAVEZ

Supervisión: Jérémy ROBERT & Vincent GOUSET

Octubre 2021



Créditos

Este documento ha sido realizado en el marco del programa de investigación Modural “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú)”¹. Este programa es financiado por la ANR (Agencia Nacional de la Investigación Francesa) durante el periodo 2020-2023 y coordinado por Vincent Gouëset y Florent Demoraes. Involucra a docentes-investigadores de la Universidad Rennes 2, el Instituto Francés de Estudios Andinos y a académicos de las siguientes universidades: Pontificia Universidad Católica del Perú, Universidad Piloto, Universidad Santo Tomás, Universidad Jorge Tadeo Lozano y Universidad Nacional de Colombia. El contenido es propiedad intelectual de sus autores.

Como citar:

CHAVEZ K., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Villa María del Triunfo”, Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 86 p., <https://hal.science/hal-03981608>

Presentación general de las monografías

El programa Modural analiza las prácticas de movilidad cotidiana y el uso de los modos de desplazamiento considerados como sostenibles en los sectores periféricos de Lima y Bogotá que presentan condiciones socio-económicas y de movilidad particularmente difíciles. En este marco, se seleccionaron cuatro zonas de estudio por ciudad². El presente documento es una monografía elaborado con el objetivo de construir un conocimiento previo que sirva de base para la realización de encuestas mixtas (por cuestionario y con métodos cualitativos) en el primer semestre del 2022. Las monografías incluyen información sobre las características de cada zona en términos de organización socio-espacial, provisión de transporte y condiciones de movilidad. También se indagó sobre los impactos de la crisis del Covid y del paro nacional de abril y mayo 2021 en Bogotá. Estas monografías han sido realizadas por asistentes de investigación contratados en el marco del proyecto, en 2021, en Lima y Bogotá, con supervisión de los investigadores del equipo. El trabajo siguió la misma metodología, incluyendo análisis de fuentes secundarias y entrevistas dirigidas a distintos perfiles de residentes y actores clave, con guías diseñadas por el equipo Modural. Los informes siguen la misma trama.

En el caso particular de esta monografía (Villa María del Triunfo), el trabajo ha sido realizado por Karina Chávez, en el marco de una práctica universitaria, de febrero a junio 2021, en el programa Modural y para la obtención de la Masteria en Urbanisme et aménagement, parcours Transports et Mobilité (TRANSMOB) de la Universidad Jean Jaurès (Toulouse, Francia).



¹ Programa ANR-19-CE22-0016 : <https://modural.hypotheses.org/le-projet-modural/el-proyecto>

² Referenciadas en los siguientes mapas: <https://modural.hypotheses.org/1068>

INTRODUCCIÓN	4
1. METODOLOGÍA	5
1.1 SELECCIÓN DE LA ZONA DE ENCUESTA	5
1.2 TRABAJO DE CAMPO EN LA ZONA DE ENCUESTA	9
2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ENCUESTA	16
2.1 CARACTERÍSTICAS URBANAS DE VMT	16
2.2 HISTORIA DE VMT	16
2.3 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	17
3. LUGARES CLAVES PARA LA MOVILIDAD	23
3.1 VÍAS PRINCIPALES Y RUTAS DE SALIDA	23
3.2 EJES VIALES DE ENTRADA Y SALIDA	28
3.3 ELEMENTOS DE LA TOPOGRAFÍA Y SUBSECTORES DE ACCESO	29
3.4 PARADEROS CLAVE Y LUGARES DE INTERMODALIDAD	31
3.5 LUGARES DE REFERENCIA	37
4. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD	39
4.1 CONTEXTUALIZACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE EN LIMA	39
4.2 CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE EN VMT	40
4.3 DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS	42
4.3 OTRAS FORMAS DE TRANSPORTE PRIVADO QUE OFRECEN SERVICIOS PÚBLICOS	48
4.5 OTRAS OFERTAS DE TRANSPORTE PRIVADO	53
4.6 CONDICIONES DE MOVILIDAD EN LA ZONA DE LA ENCUESTA	55
4.7 PERSPECTIVAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD	57
5. RUTINAS DE MOVILIDAD	60
5.1 VIAJES CORTOS	60
5.2 VIAJES LARGOS	63
5.3 MOVILIDAD ACTIVA	67
5.4 PERCEPCIÓN DE LOS VIAJES	68
6. LOS IMPACTOS DEL COVID SOBRE RUTINAS MOVILIDAD COTIDIANA	69
6.1 ¿CÓMO FUE LA CRISIS SANITARIA EN PERÚ?	69
6.2 CAMBIOS EN LA MOVILIDAD	71
6.4 PERSPECTIVAS A FUTURO	77
7. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD	78
7.1. EL TRANSPORTE INFORMAL: LOS PIRATAS	78
7.2 PERCEPCION NEGATIVA SOBRE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE URBANO (ATU)	79
7.3 CONDICIONES LABORALES DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE	80
7.4 APROPIACIÓN Y CONTROL DE PARADEROS	80
7.5 RESILIENCIA ANTE LA DELINCUENCIA	81
7.6 PRECARIEDAD DE INFRAESTRUCTURA	82
8. ENFOQUE DIFERENCIAL	83
8.1 LAS MUJERES SE QUEDAN EN CASA: MOVILIDAD REDUCIDA	83
8.2 TELETRABAJO SOLO FUE POSIBLE PARA TRABAJOS CALIFICADOS	84
CONCLUSIONES	84
BIBLIOGRAFÍA	85

Introducción

El informe comprende una aproximación cualitativa de la zona de estudio Villa María del Triunfo (VMT), ubicada en Lima Sur, siendo una de las zonas previstas para la encuesta del programa Modural. Responde al pedido de realizar una monografía que permitiera conocer las condiciones de movilidad y aportar en la preparación de las encuestas.

El objetivo fue recoger y organizar información respecto las condiciones sociodemográficas y, en particular, caracterizar el funcionamiento de la movilidad en la zona de estudio. De esta manera, se presenta el detalle sobre los principales ejes del estudio sobre la movilidad. Asimismo, se presenta la metodología del trabajo, con observaciones en campo y entrevistas, entre febrero y mayo del 202, adaptado a las condiciones del espacio y el contexto de la crisis sanitaria.

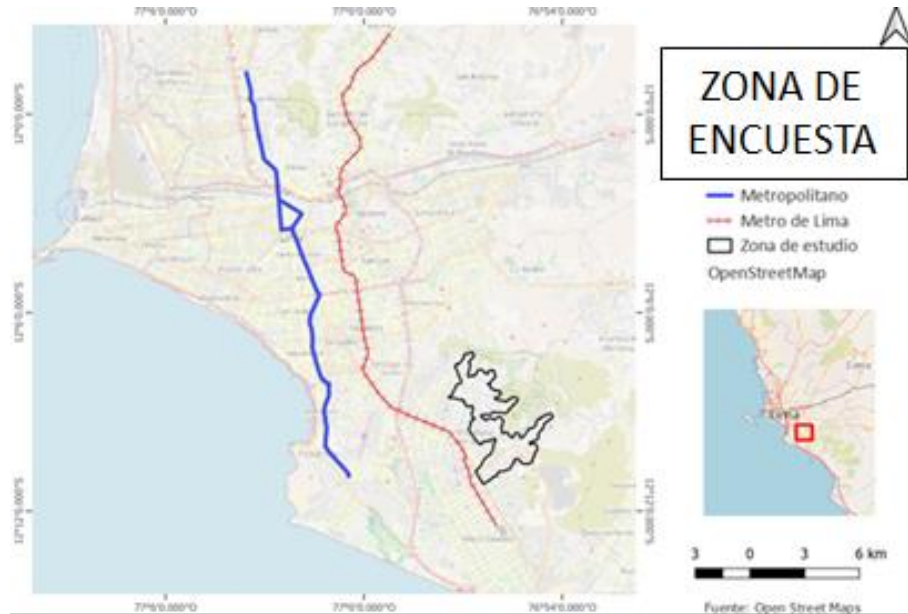
El inicio de la práctica se realizo antes de que el proyecto tenga un formato definitivo; por lo cual, se acordó realizar un trabajo exploratorio que permitiera recoger las características generales de la movilidad en un contexto de crisis sanitaria. Luego, se reformulo el pedido para tomar mayor atención sobre la movilidad cotidiana, sin tener como foco principal el contexto de la crisis.

1. Metodología

1.1 Selección de la zona de encuesta

VMT esta ubicado en Lima Sur a una altura de 163 m.s.n.m., cuenta con 70,57 km² de extensión. Con una población de 454,959 habitantes y una densidad poblacional de 6,446 habitantes por km² al 2017, es uno de los distritos más grandes y más poblados de los 43 distritos que conforman la provincia de Lima, en el departamento de Lima. Se indica que al 2021 la población total del distrito sobrepasa el medio millón de habitantes

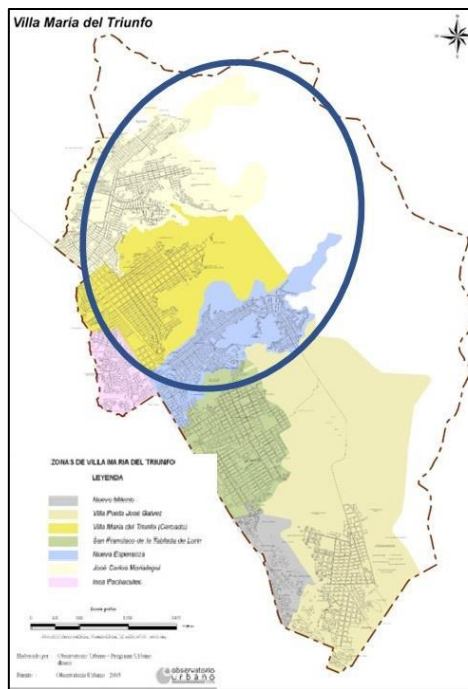
Mapa 1: Zona de encuesta VMT



Fuente: Elaboración propia sobre mapa de Programa MODURAL.

El distrito comprende 7 sectores urbanos, 6 de ellos consolidados, y un séptimo sector en vías de consolidación, es decir en proceso de urbanización. Sobre los sectores consolidados, la zona de encuesta abarca solo 3 sectores urbanos denominados como José Carlos Mariátegui (JCM), Villa María del Triunfo (Cercado) y Nueva Esperanza (ver mapa 4). De modo que deja de lado los sectores de Inca Pachacútec, Tablada de Lurín, José Gálvez Barrenechea y Nuevo Milenio.

Mapa 2: Sectores Urbanos en VMT



Fuente: Elaboración propia sobre mapa del Observatorio Urbano del Programa DESCO

Esta selección se realizó a partir de un trabajo previo del Programa MODURAL sobre las metrópolis de Lima y Bogotá. Este trabajo estuvo orientado a seleccionar zonas de encuesta como grupos de unidades territoriales con características similares, bajo la particularidad de ser zonas con las peores condiciones de movilidad y socio económicas, para realizar posteriormente un análisis comparativo.

El Programa MODURAL ha realizado un primer análisis, sobre las zonas de análisis de tráfico (ZAT) identificadas previamente en otros estudios del Instituto Nacional de Estadística (INEI) y la cooperación japonesa en Lima (JICA). Este análisis considera las siguientes 5 dimensiones:

- Acceso a un modo de transporte
- Equipamiento de los hogares en medios de desplazamiento
- Caracterización de los viajes
- Nivel socio-económico de los hogares
- Polarización y flujos (caracterización de las zonas de residencia y de destino)

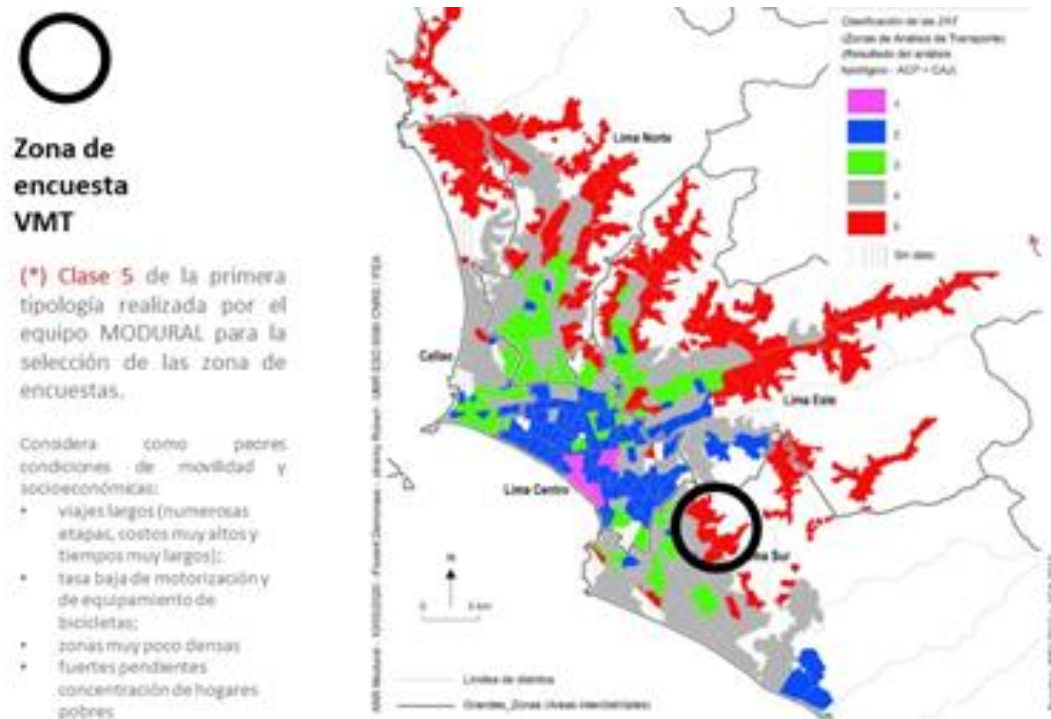
Así, se obtiene una primera tipología que reconoce macrozonas de ZAT con similares características. La zona de encuesta VMT es uno de los 4 casos tipo seleccionados que coinciden con las peores condiciones de movilidad y características socioeconómicas en Lima (mapa 3).

Luego, el equipo MODURAL realizó una segunda tipología para distinguir otras de las siguientes características:

- Proporción de manzanas con nivel de estrato socioeconómico 1 (bajo ingreso)
- Duración de los viajes por motivo de trabajo
- Duración de los viajes por motivo de estudio superior

- Costos de los viajes por motivo de trabajo, en transporte público con destino fuera del ZAT de origen
- Saldo (diferencia entre el número de llegadas y salidas)
- Pendiente en grado (parte urbanizada)
- Número de habitantes por km²

Mapa 3: Zona de encuesta VMT sobre mapa de condiciones de movilidad y características socioeconómicas del A.M. de Lima (2012)



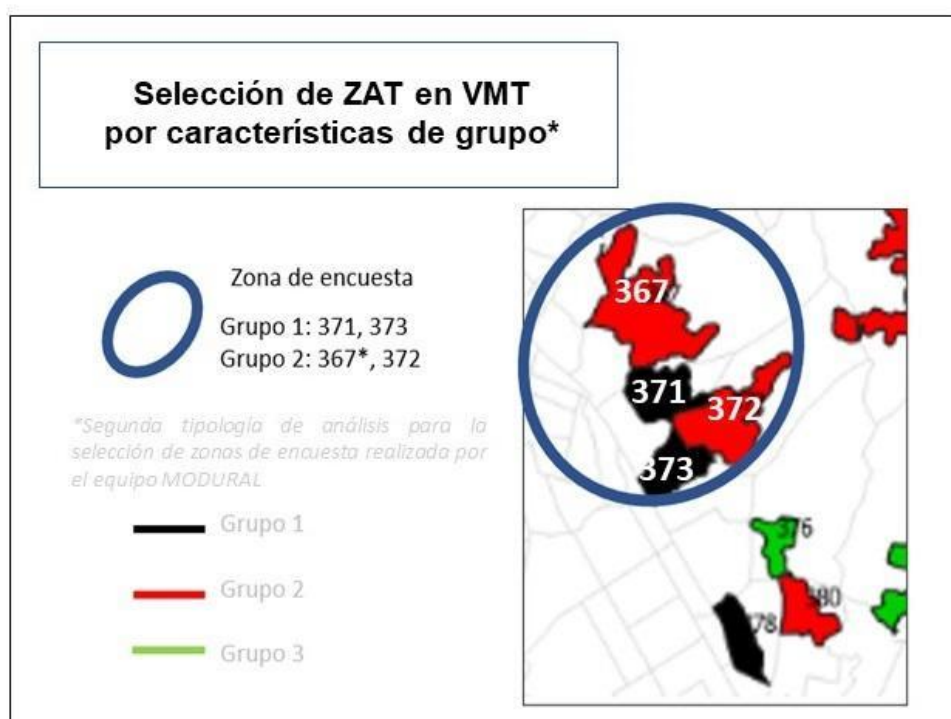
Fuente: elaboración propia sobre mapa del programa MODURAL

Esta segunda tipología permite diferenciar 3 grupos de zonas dentro de las zonas de encuesta, según los siguientes criterios:

- Grupo 1: Zonas con los viajes para educación superior y para trabajo más cortos, con un costo un poco menor. Son zonas medianamente densas y con algo de pendiente.
- Grupo 2: Zonas donde el saldo de viajes por trabajo es un poco menor que el promedio, así como el costo. Cuenta con más hogares pobres que el promedio.
- Grupo 3: Zonas con los viajes para educación superior y para trabajo más largos, y un costo de viaje bastante alto. El saldo de viajes por trabajo es también alto. Zonas con menos hogares pobres que el promedio, con menos pendiente y poco densas.

A partir de esta segunda tipología en VMT se identificaron diferentes grupos de ZAT, de los cuales el presente estudio hizo una selección de los Grupos 1 y 2 ubicados en el corazón del distrito, con el fin de profundizar en las características de movilidad en las zonas con mayor acceso a transporte público, dentro de un caso de por sí, con las peores condiciones de movilidad y características socioeconómicas.

Mapa 4: Selección de ZAT en zona de encuesta VMT



Fuente: elaboración propia sobre mapa del programa MODURAL

Las cuatro ZAT seleccionadas abarcan más del 50% del distrito VMT, sumando 157 724,5 número de personas residentes. Supone una zona de encuesta con un área de 38,3 km². A continuación se muestra el detalle de los datos recolectados para cada una de las ZAT seleccionadas en la zona de estudio.

En esta selección se destaca la ZAT 367 por su mayor extensión, número de población (radica un tercio de la población total del distrito) y mayor porcentaje de hogares pobres que el promedio de las otras. Así también, porque fue identificada como una ZAT que esta sobre 2 distritos, VMT y San Juan de Miraflores. Sin embargo, es importante resaltar que la zona de encuesta está delimitada principalmente sobre el distrito de VMT (tabla 1).

Tabla 1: Datos comparativos de las ZAT de las zonas de encuesta

Tabla 16 – Comparación de algunos indicadores de las 4 zonas de encuesta Modular en Lima (datos de 2012)

Código de la zona (ZAT)	Pachacútec (Ventanilla / El Callao)				Huaycán (Ate Virarte)			Villa María del triunfo				Independencia			Lima Grupo 5	AM Lima
	419	420	421	426	38	39	40	367	371	372	373	114	116	117		
Densidad (habitantes por hectárea)	117,7	143,0	57,9	35,5	28,9	44,6	56,0	36,7	78,7	22,8	137,7	104,3	143,3	173,5	77,5	115
Proporción de manzanas con Nivel socioeconómico de Estrato 1	73,8	37,9	28,3	76,5	51,5	0,5	56,8	42,1	29,3	32,8	23,0	32,7	0,6	19,5	43	25,1
Pendiente promedio, en grado	7,7	8,1	5,9	6,5	11,0	2,6	12,8	14,7	15,6	14,2	11,5	14,7	14,0	14,4	9,2	4,5
Duración promedio de viaje con motivo estudio (primaria-secundaria), en minutos	19	17	16	20	18	14	18	16	19	17	15	13	25	16	18	18
Duración promedio de viaje con motivo estudio (superior), en minutos	68	42	71	76	72	99	59	48	54	65	45	40	36	35	58	49
Duración promedio de viaje con motivo trabajo, en minutos	58	50	61	87	45	63	49	54	47	45	54	42	42	37	52	44
Tasa de motorización promedio (Número de autos por cada 1.000 habitantes)	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	22,5	52,2
Proporción de personas que salen de su zona de residencia con motivo trabajo	88,4	71,7	76,0	91,5	71,9	96,8	70,0	86,6	88,2	91,5	92,6	91,6	95,6	82,5	84,2	90,4

Fuente: Demoraes et. al. (2020)

1.2 Trabajo de campo en la zona de encuesta

El informe comprende una aproximación cualitativa de la problemática de movilidad en el área de estudio Villa María del Triunfo, Lima – Perú. Se realizaron 11 entrevistas y 3 recorridos en campo, entre febrero y mayo del 2021 la mayoría, luego se agregaron dos en septiembre del mismo año.

- **Observación de campo**

Se realizó 3 visitas de campo recorriendo gran parte de la zona de estudio. Estas visitas tenían como criterio el recorrido por las avenidas de mayor circulación vehicular. Las visitas se realizaron a modo de recorrido motorizado con vehículo privado de la investigadora, debido al contexto sanitario.

Si bien, la idea original era realizar una etnografía urbana, las limitaciones sobre las medidas sanitarias de contacto y circulación demandaron un cambio de estrategia en la metodología. De esta manera, se pensó en recorridos estratégicos para tener una idea in situ de la mayor parte de la zona de estudio.

Debido a que la zona de estudio comprende grandes áreas del distrito de Villa María del Triunfo que cuenta con más de 70 km de superficie se optó por el recorrido motorizado. Estos recorridos se realizaron a modo “encapsulado” desde el interior del vehículo, ya que algunas de las visitas coincidían con periodos de confinamiento u horarios de toque de queda y las condiciones sanitarias no permitían realizar mayores contactos con la población. Así también, fue estrategia de la investigadora, conseguir un pase laboral para poder circular por Lima Sur durante este tiempo.

Los recorridos de campo permitieron de identificar las grandes vías de accesibilidad en el distrito, así como gran parte de los lugares de movilidad. Se identificaron los diferentes modos de transporte público, lugares de referencia y las diferentes escalas de paraderos en el distrito.

Se obtuvo un registro fotográfico y excepcionalmente se estableció un primer contacto con los conductores de transporte público.

Se tomo en cuenta realizar un análisis previo de la cartografía en la zona de estudio, identificando las ZAT que fueron reconocidas en el informe del equipo MODURAL sobre las zonas de encuesta. En este trabajo se reconocieron 4 ZAT que fueron reagrupados por 3 subsectores dentro de la zona del estudio, de acuerdo a la estructura vial reconocida.

De esta manera, los recorridos se realizaron diferenciando estos 3 subsectores, tomando un día para el recorrido en cada uno de ellos. Tuvieron una duración aproximada de 3 a 5 horas. Se realizaron en diferentes días y horas del día, afín de captar la diversidad de la oferta de transporte y las medidas adoptadas en la movilidad por la crisis sanitaria. Debido a la fecha de inicio de campo, uno de ellos coincide con un periodo de confinamiento en febrero del 2021. El detalle de estas visitas de campo se muestra a continuación, diferenciando el tipo de subsector, la fecha y hora del recorrido y la situación de confinamiento para cada una de las visitas realizadas:

Tabla 2: Observaciones de campo

Subsector	Fecha	Hora	Situación de Confinamiento
3	Jueves 25/02/2021	17:00 – 20:00	Confinamiento Obligatorio y Toque de queda desde 20:00
2	Lunes 15/03/2021	07:00 – 12:00	Toque de queda desde 20:00
1	Miércoles 24/03/2021	09:00 – 13:00	Toque de queda desde 20:00

Fuente: Elaboración propia

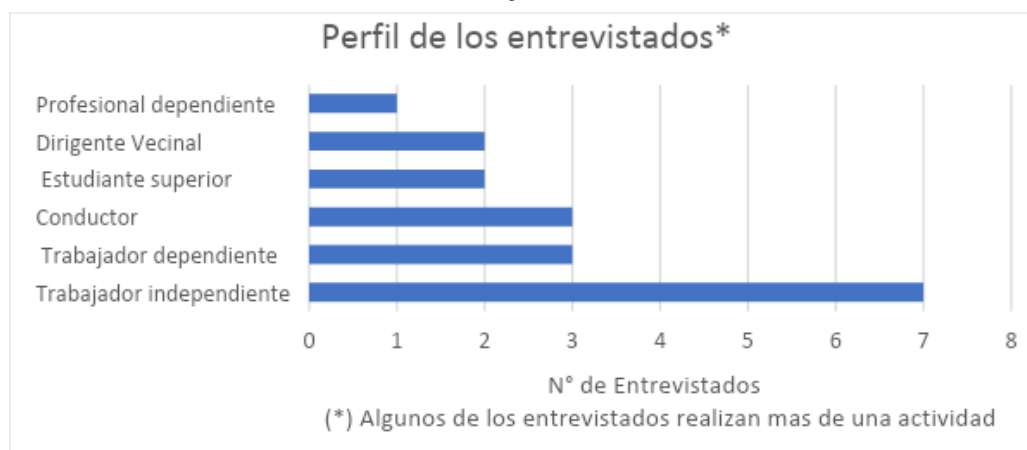
- **Entrevistas**

Se realizaron en total 11 entrevistas, 8 de ellas fueron entrevistas directas a residentes y tuvieron una duración aproximada de 20 a 90 minutos. Las otras 3 entrevistas a profundidad se realizaron a operarios de transporte como actores claves de la movilidad, estas tuvieron una duración mayor de 90 minutos y se realizaron en dos partes por diferentes días.

Las entrevistas se realizaron a través de llamada telefónica directamente a la línea operadora o mediante WhatsApp. El periodo en el que se realizaron la mayoría de las entrevistas data desde fines de febrero a mayo del 2021. Sin embargo, en quincena septiembre del mismo año, se agregó dos entrevistas con operarios de transporte para complementar la información antes recogida. A continuación, se muestra el perfil general de las ocupaciones que realizan los entrevistados (Ilustración 1).

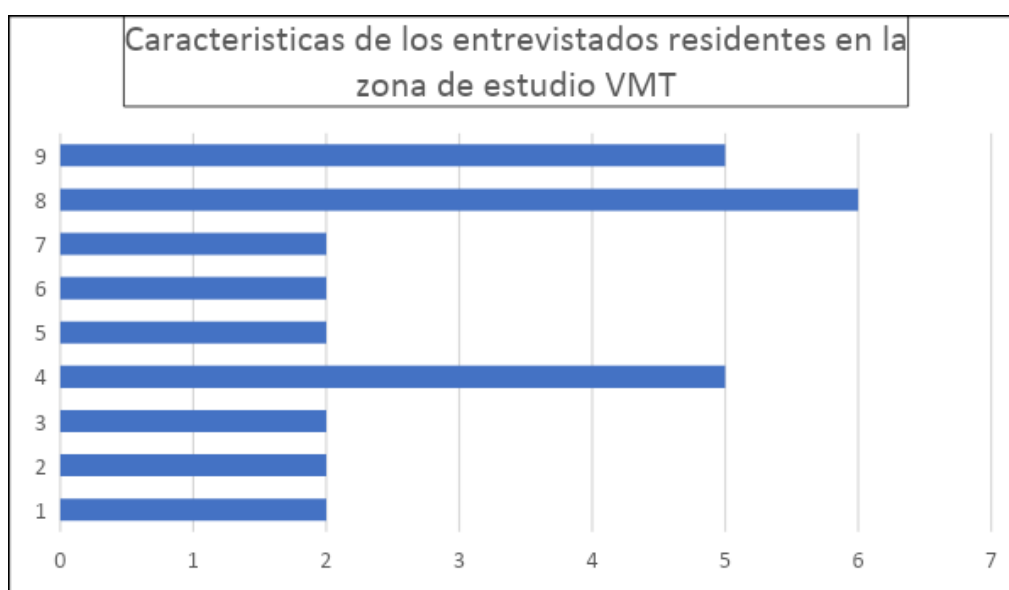
En cuanto a las características de los entrevistados, se tuvo como criterio buscar heterogeneidad de sexo, edades y zonas de residencia. Así, se entrevistó a 5 mujeres y 6 hombres; 5 de ellos tienen entre 50 y 60 años, 2 entre 40 y 50 años, 2 entre 30 y 40 años; y 2 entre 20 y 30 años. De los 6 entrevistados residentes en la zona de estudio, 2 de ellos viven en cada uno de los subsectores delimitados, como se verá más adelante en detalle (Ilustración 2).

Ilustración 1: Perfil de Entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2: Características de los entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Para la realización de las entrevistas, se modificó el modelo original de la guía de entrevistas que ofrecía el proyecto MODURAL, a modo de realizar entrevistas directas sobre la temática de cambios en la movilidad y transporte dentro del contexto de crisis sanitaria. Se diseñó 2 nuevas guías de entrevistas, diferenciando las personas individuales y operarios de transporte (Anexo 1).

Los contactos se consiguieron en un primer momento estableciendo un vínculo con la asociación Proyecto Publico, quienes proporcionaron una lista de dirigentes del distrito; sin embargo, la mayoría de ellos se encontraban ocupados realizando actividades sociales, otros no tenían los datos de teléfono actualizados y muchos no residían dentro del área de estudio. Es por esto, que los primeros entrevistados fueron personas que vivían en zonas aledañas a la zona de estudio, pero no dentro del mismo.

Luego, se realizó una búsqueda de nuevos residentes a partir de la “metodología bola de nieve”, preguntando a los primeros contactos por sus conocidos en la zona de estudios. Por otra parte, para los operadores de transporte se tuvo que contactar a dos de ellos directamente en el lugar que realizaban su trabajo, dentro de la zona de estudio.

Si bien todos los entrevistados tuvieron un consentimiento informado del estudio y aceptaron la grabación de las entrevistas; como parte de la metodología para la protección de datos personales, se optó por asignar un alias como nombre sustituto al nombre real del entrevistado. La información real de los entrevistados será entregada como matriz de datos a los representantes del equipo MODURAL para fines particulares de la investigación. A continuación, se muestra en detalle la lista de los entrevistados y sus características generales:

Tabla 3: Lista de Entrevistados

Código	Alias	Categoría	Sexo	Edad	Perfil	Ocupación	Fecha entrevista	Duración entrevista	Dirección	Subzona
E1	Juan	Residente	Hombre	47	Trabajador independiente	Albañil independiente	19/04/2021	23'	Sector Arenal Alto. VMT	2
E2	Ana	Residente	Mujer	22	Trabajador dependiente/ Estudiante superior	Asistente en empresa de industria de importación y distribución/ estudiante	19/04/2021	20'	José Carlos Mariátegui-zona 1. Ref: colegio Villa Limatambo 7106. VMT	1
E3	Rosa	Residente	Mujer	52	Trabajador dependiente/ trabajador independiente	Abogada dependiente y con bodega como negocio propio.	19/04/2021	46'	Localidad José Gálvez. Paradero 9. Ref: grifo Repsol; VMT	3
E4	Abel	Residente	Hombre	53	Trabajador independiente	Comerciante con negocio propio de librería-bazar	20/04/2021	25'	Nueva Esperanza. Ref: Paradero 11 o cementerio Virgen de Luren; VMT	3
E5	Sara	Residente	Mujer	55	Trabajador independiente	Trabajadora del hogar, realiza limpieza de hogares	20/04/2021	40'	Manuel Scorza. AA.HH San Juan de Miraflores. Ref: Asentamiento Humano 18 de Junio Mz. A Lt. 3. Villa el Salvador	fuera zona estudio
E6	Julia	Residente	Mujer	54	Dirigente Vecinal/ Trabajador independiente	Dirigente comunal y cuidadora de ancianos	11/03/2021	90'	Sector 6, Grupo 7, Mz M Lote 14 A, Villa el Salvador	fuera zona estudio
E7	Jorge	Residente	Hombre	52	Trabajador dependiente	Policia	16/04/2021	27'	Sector 6, Grupo 9 Mz P Lt 11, Villa el Salvador	fuera zona
E8	Laura	Residente	Mujer	59	Dirigente Vecinal / Trabajador	Dirigente comunal y peluquera	09/03/2021	34'	Av. Jose carlos Mariategui 35, Referencia por el grifo "elchinito" -VMT	fuera zona
E9	Fernando	Operario de Transporte	Hombre	27	Conductor / Estudiante superior	Chofer de combi y estudiante de arquitectura	09/05/2021	153'	Surquillo	1
E10	Pepe	Operario de Transporte	Hombre	34	Conductor/ trabajador independiente	Chofer de Moto lineal y operador de delivery	07/09/2021	96'	San Jose la ultima cuadra, 28 de diciembre jiron. VMT	fuera zona
E11	Lucho	Operario de Transporte	Hombre	36	Conductor / Trabajador dependiente	Chofer de Moto taxi y albañil	08/09/2021	95'		2

Fuente: Elaboración propia

- **Sistematización del trabajo de campo**

El trabajo incluye un registro audio visual que comprende las fotografías y videos realizados en las diferentes visitas a la zona de estudio y los audios de las entrevistas realizadas (Anexo 2).

A fin de caracterizar con detalle la zona de estudio se realizaron mapas en software Q gis con la leyenda homogenizada según acuerdos de reunión MODULAR del 31/08/21. Se cuenta con una base de datos y registro por capas según la información registrada.

Se diseño y se llenó una matriz de operacionalización con los datos de todos los entrevistados, diferenciando los operarios de transporte. Se diseño esta matriz en formato Excel. Comprende los datos personales del entrevistado y la información organizada según sus testimonios sobre las grandes temáticas de la investigación. Entre ellas, el perfil de los entrevistados, actividad personal, composición y características del hogar, los desplazamientos antes, durante y luego de la cuarentena (tabla 4).

El análisis de las entrevistas se realizó a partir de apuntes directos y transcripciones parciales sobre los temas más importantes abordados. Se ofrece una lista de contactos con los entrevistados y otros contactos de dirigente comunales que nos ofreció la organización Proyecto Publico.

- **Reflexividad: posicionamiento de la investigadora**

La investigación se realizó en un contexto particular de crisis sanitaria; altamente restringido para realizar desplazamientos en campo o contacto directo con pobladores de la zona de estudio. Asimismo, los acuerdos y objetivos de la práctica fueron cambiando en el transcurso de los primeros meses, redefiniendo sus objetivos sobre las monografías.

En este sentido, el desafío más grande fue explorar la zona de estudio en un momento de cuarentena, por lo que se tuvo que tramitar permisos laborales para la circulación. Así también, por un tema de seguridad y distanciamiento social se optó por el transporte vehicular privado.

Tabla 4: Matriz de Sistematización de datos de entrevistados

Datos de inicio				Datos de la entrevista				Perfil del Entrevistado		
Alias	Nombre	Dirección	Contacto	Fecha	Hora	Duración	Medio digital	Tipo de actor	Sexo	Edad
Actividad personal						Composición y características del hogar				
Tipo de estudio/trabajo (incluye trabajo informal)	Lugar de estudio/trabajo	Cambio de trabajo/estudio por el COVID	Posibilidad de teletrabajo	Personas que compartan el hogar	Personas en situación de discapacidad	Tenencia de vehículo motorizado (carro o moto) y de bicicleta	información sobre ingreso mensual personal o total del hogar			
Desplazamientos ANTES Cuarentena										
modos utilizados para ir al estudio o trabajo;	etapas/ tramos y recorridos durante el viaje	tiempo de viaje	costo (por cada tramo y tiempo de viaje) luego costo total (por día/ semana/ mes)	características del territorio, (es plano o pendiente en ladera/ zona consolidada o no?)	Sobre transporte público (tamaño, características, nombre ruta y paradero)	Tramos realizados en caminata	Percepción sobre seguridad	Percepción sobre comodidad	Sobre uso de bicicleta	
Desplazamientos DURANTE Cuarentena										
Restricciones ¿Como fue la normativa y oferta de transporte por el COVID?	Estrategias ¿Si decidió y/o pudo quedarse en casa?	Estrategias ¿Si tuvo /decidió cambiar de residencia?	Estrategias ¿Si decidió y/o se vio obligado a desplazarse, porque y cómo?	Cambios en modo transporte	Cambios en etapas del viaje o recorridos	Cambios en el tiempo de viaje	Cambios en el costo del viaje	Cambios sobre percepción comodidad/ seguridad	Cambios en uso de la bici, caminata y del transporte público.	Razones que motivaron los cambios (seguridad, falta de oferta, costo, etc.)
Desplazamientos LUEGO Cuarentena										
Perspectiva sobre la situación del covid en relación al transporte	Opciones o cambios considerados a futuro	Razones de eventuales cambios de movilidad	Perspectiva sobre el uso	Perspectiva sobre la bici	Perspectiva sobre la caminata	Perspectiva sobre transporte público				

Este contexto limitó los objetivos del primer pedido de MODURAL sobre realizar una etnografía urbana en la zona de estudio, por lo que solo se pudo hacer una observación y el reconocimiento del campo.

Asimismo, estar a la espera del contacto de dirigentes a través de la asociación Proyecto Público, retrasó mucho el periodo de entrevistas. Y cuando se obtuvo la lista de dirigentes en la zona de Lima Sur, muchos de ellos no estaban dentro de la zona de estudio por lo cual se tuvo que optar por otra estrategia de contacto. Lo cual desvió en un primer momento, el objetivo de obtener el detalle sobre la movilidad de residentes en la zona de estudio.

Por otro lado, dada la dimensión de la zona de estudio y el tiempo de la práctica para el periodo de campo, fue imposible realizar la investigación a una escala barrial o realizar recorridos en zonas de difícil acceso vehicular, como las laderas (parte importante de la zona de estudio). Por estos motivos, se ha realizado una lectura del territorio a escala zonal, identificando los grandes rasgos de la movilidad que compromete también parte de los distritos de Villa el Salvador y San Juan. Con esto se pierde un poco el detalle sobre los lugares de referencia en cada subsector.

Otro de los inconvenientes identificados en la investigación fue la adaptación de los nuevos objetivos del Programa hacia la caracterización de la movilidad en la zona. Por lo que, la mayor parte de las entrevistas se enfocaron en la problemática de movilidad en torno a la crisis sanitaria y luego, se pidió mayor detalle sobre los trayectos cotidianos de los pobladores y las problemáticas con el transporte público. Esto traslapó las temáticas y significó redirigir el contenido de las entrevistas ya realizadas, muchas veces sin lograr captar el detalle de las rutinas de movilidad, como por ejemplo el de la movilidad poligonal y los trayectos cortos.

Esto significó un cambio sobre las primeras guías de entrevistas, que incorporara el tema de las condiciones de movilidad y puntos de referencia en el barrio. Sin embargo; este cambio estuvo más en relación al contexto temporal de los diversos periodos de cuarentena, cuando finalmente lo que se solicitó fue el detalle de las características de movilidad cotidiana.

Respecto la parte operacional del trabajo, los acuerdos de grupo y la homogeneización de formatos llegaron sobre la marcha. Motivo por el cual, se tuvieron que rehacer muchas cosas en la monografía final. Asimismo, reajustar la cartografía y la caracterización de los hallazgos. Personalmente, la investigación se realizó en un periodo de duelo y nueva maternidad en paralelo. En un tiempo bastante corto para el campo y con el desafío de viajar de Toulouse a Lima, ida y vuelta; tomando el riesgo de haberme contagiado de COVID durante este trayecto. En un periodo de video llamadas y de cambios sobre los objetivos iniciales de la práctica; el trabajo resultó exhaustivo y se alargó en lo que se consideró el tiempo original del acuerdo de la práctica profesional. Sin embargo, la temática y el trabajo en conjunto ha facilitado el desarrollo de la investigación y la reflexión teórica sobre el trabajo práctico realizado; lo cual se ha desarrollado como parte de la "Memoire" para el Master.

2. Descripción de la zona de encuesta

2.1 Características urbanas de VMT

El distrito limita al norte con el distrito de San Juan de Miraflores; al sur, con los distritos de Pachacámac y Lurín; al oeste, con el distrito de Villa El Salvador; al este, con el distrito de La Molina, presentando como bordes naturales lomas y cerros que son parte del distrito. Esta característica geográfica y su emplazamiento en el límite sur este de la ciudad, determina su reducida accesibilidad, en este sentido VMT se encuentra al margen de las grandes dinámicas centralizadas de la capital.

Como contexto es importante destacar que Lima es una ciudad capital con más de 11 millones de personas que cuenta con solo 2 medios de transporte público masivo, el Metropolitano bajo el modelo BTR y El Metro de Lima. La Línea 1 del Metro de Lima es la primera, y única línea del tren eléctrico, que se encuentra en funcionamiento desde el 2011.

Si bien, estas líneas son valoradas como medios de transporte público a gran velocidad, y son de vital importancia para la conectividad de las periferias norte y sur con el gran centro de la ciudad. Estos medios no logran cubrir la alta demanda de conectividad respecto las grandes dinámicas de centralidad sobre el empleo y el estudio.

Como se observa en la cartografía (mapa 1), la línea del Metropolitano no tiene influencia en la zona de encuesta. No obstante, uno de los principales medios masivos de transporte público pasa por el distrito, el metro de Lima tiene una estación que lleva el mismo nombre del distrito, estación VMT.

2.2 Historia de VMT

El distrito tiene como antecedente el paso del ferrocarril de Lurín, inaugurado en 1918, funcionó hasta 1964. Se dice que este medio de transporte atravesaba Lima Sur, por la Avenidas Salvador Allende, Nueva Esperanza, Tablada de Lurín, Jorge Chávez, entre los cerros bajaba por la fabrica de cementos en Atocongo, luego por José Gálvez, Quebrada verde y llegaba a lo que era el pueblo de San Salvador de Pachacamac, teniendo como ultimo paradero San Pedro de Lurín. Luego, las primeras zonas urbanas en el distrito José Gálvez (1943), Tabla de Lurín (1948), Nueva Esperanza (1950), Cercado (1952), Mariátegui (1960), Inca Pachacútec (1964). El distrito de Villa María del Triunfo (VMT) como tal, fue creado el 28 de diciembre de 1961 por la Ley N° 1379, cuando se segrega de los distritos contiguos Santiago de Surco y Lurín.

El distrito se constituye durante los años 50's, luego de que un grupo de pobladores de la Sociedad de Obreros del Sagrado Corazón de Jesús de Surquillo fueran hacia el sur para el descubrimiento de terrenos eriazos para la construcción de viviendas en agosto de 1949. Las primeras comisiones de exploración se dividieron en dos grupos para explorar las haciendas de Higuiereta y La Calera, por Santiago de Surco. Así luego, casi la totalidad de las familias de este sector se trasladaron en el Ferrocarril Lima - Lurín hasta Quebrada Honda, para proclamar con el izamiento de banderas la posesión sobre esas tierras, fundando la Asociación de Viviendas Nueva Esperanza, comprendido dentro de su jurisdicción los "km 20" y "km 23" de la Carretera Lima-Atocongo.

Como consecuencia de las explosivas migraciones en esa época, Un segundo grupo de 70 familias de modesta situación económica procedentes de Piñonate, Mendocita y Matute, invadieron la zona de Quebrada Honda uniéndose al grupo de pobladores de Nueva Esperanza que recién se instalaban. Sin embargo, el área resultaba pequeña para albergar a todos; por

lo cual, un grupo de asociados decide tomar posesión de una quebrada contigua, propiedad de pastores que habían utilizado los recursos naturales de la zona desde 1919. Así, se ubicaron en los "km 16" y "km 19" de la Carretera a Atocongo, de modo que les resultaba más amplia y accesible a la ciudad de Lima y cambiaron su nombre de "La Esperanza" por "El Triunfo", adquiriendo personería jurídica el 1 de octubre de 1956.

Un tercer grupo de pobladores desalojado de la ribera del río Rímac para construir el puente Santa Rosa en la Av. Tacna fueron reubicados en la antigua zona de tiro del ejército al pie del cerro Vigía y las lomas aledañas, a los que se unieron familias del barrio de Surquillo, el 8 de agosto de 1960. Como una muestra de gratitud, los fundadores posteriormente optan por agregar el nombre de María, la esposa del antiguo Presidente de la República, Manuel A. Odría, por el apoyo a la creación del distrito.

De esta manera, su historia a nivel distrital se va constituyendo paulatinamente, al igual que muchos otros distritos de Lima que se ubican en los cerros de la ciudad. Es parte de la historia del "desborde popular" que caracterizó el crecimiento urbano de la capital en los años 70 y 80, cuando grandes olas de migración del campo se dirigieron a la ciudad, en el marco de la participación del Estado en un contexto de crisis económica y política en el país (Matos Mar, 2004).

En este sentido, el Perú fue el primer país de la región en promulgar la "ley de barrios marginales" para este tipo de ocupaciones; sin embargo, presentó un vacío institucional que duró hasta el proceso de liberalización del uso del suelo, desde los años 90 hasta principios de los 2000. Este periodo coincide con el asentamiento de las laderas de la ciudad y del barrio. En los últimos años se han creado los programas COFOPRI, Mi Barrio y Mi Vivienda, con los que el Estado se ha vuelto a implicar en los temas urbanos, pero centrándose sólo en los problemas de vivienda

Por ello, la formación de distritos y barrios se caracteriza por una fuerte trayectoria de movilización social, en la que líderes y vecinos asumieron la autogestión de los servicios básicos de los asentamientos humanos. Esta situación se mantiene en la actualidad, con los vecinos colaborando en la construcción de carreteras, aceras y otros servicios urbanos.

A mayor escala, el barrio forma parte del área metropolitana conocida como Lima Sur, la zona periférica con menor desarrollo productivo y diversidad funcional de la ciudad (Gonzales de Olarte & Pozo, 2012; Fernández de Córdova & Vilela, 2015). Lima Sur presenta los mayores índices de pobreza y precariedad en la prestación de servicios básicos (IPSOS: 2017).

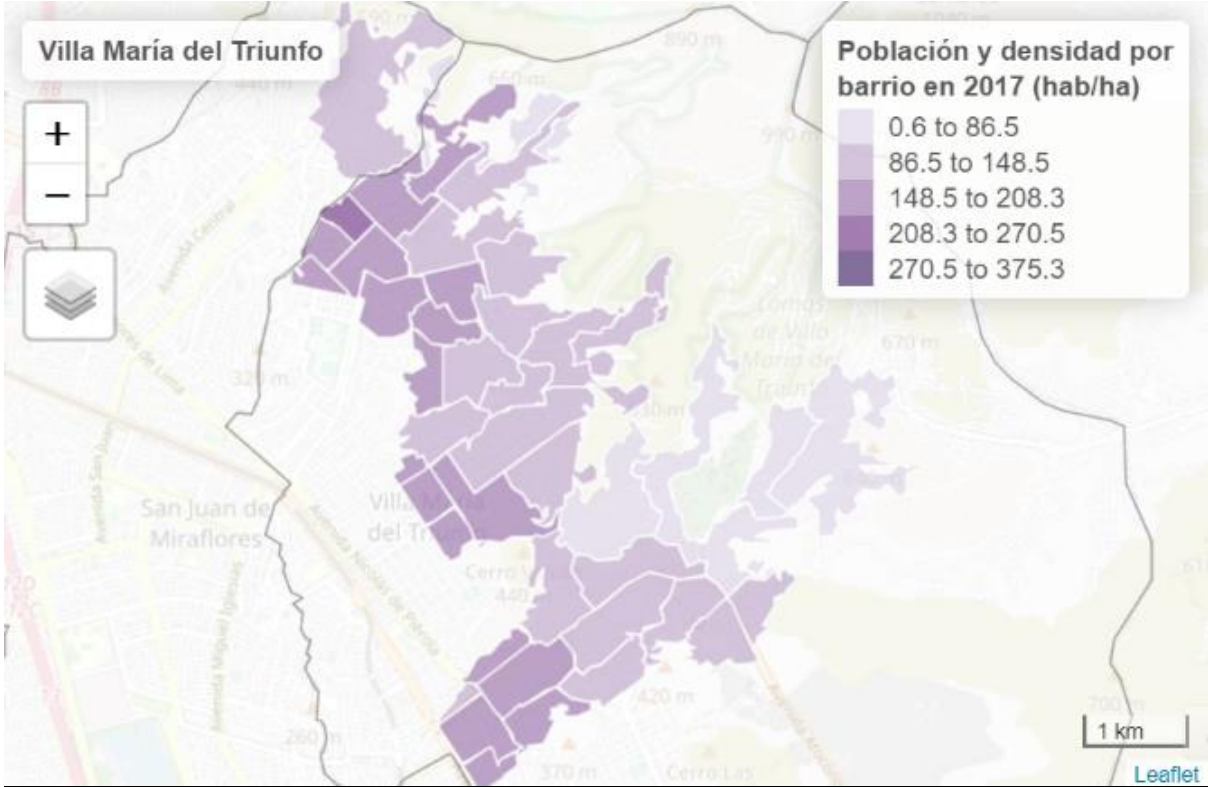
Además, es una zona de la ciudad donde se encuentra el primer tramo histórico del metro, iniciado en la década de 1980. Este proyecto ha permanecido abandonado durante más de veinte años, degradando las principales avenidas que atraviesan los distintos barrios y convirtiéndose así en un foco de delincuencia. Si bien la zona sur de la ciudad es una zona de expansión reconocida por su potencial funcional para la descentralización de las actividades de la ciudad (Vega Centeno et al., 2019), es una de las zonas periurbanas con menor interés de la inversión privada, lo que determina la subsidiariedad del Estado para atender su potencial desarrollo

2.3 Características socioeconómicas

La zona de estudio se presenta como un área con baja densidad de población en general. Si bien existen algunas zonas con mayor densidad, se observa que la mayor parte del área de estudio tiene una densidad que oscila entre 0,6 y 208,3 hab/ha según la fuente del Instituto

Nacional de Estadística e Informática (INEI). De esta manera, la zona de estudio no llega a presentar zonas de alta densidad, lo cual caracteriza las zonas de expansión en las periferias de la ciudad; siendo las zonas con mayor pendiente las menos pobladas.

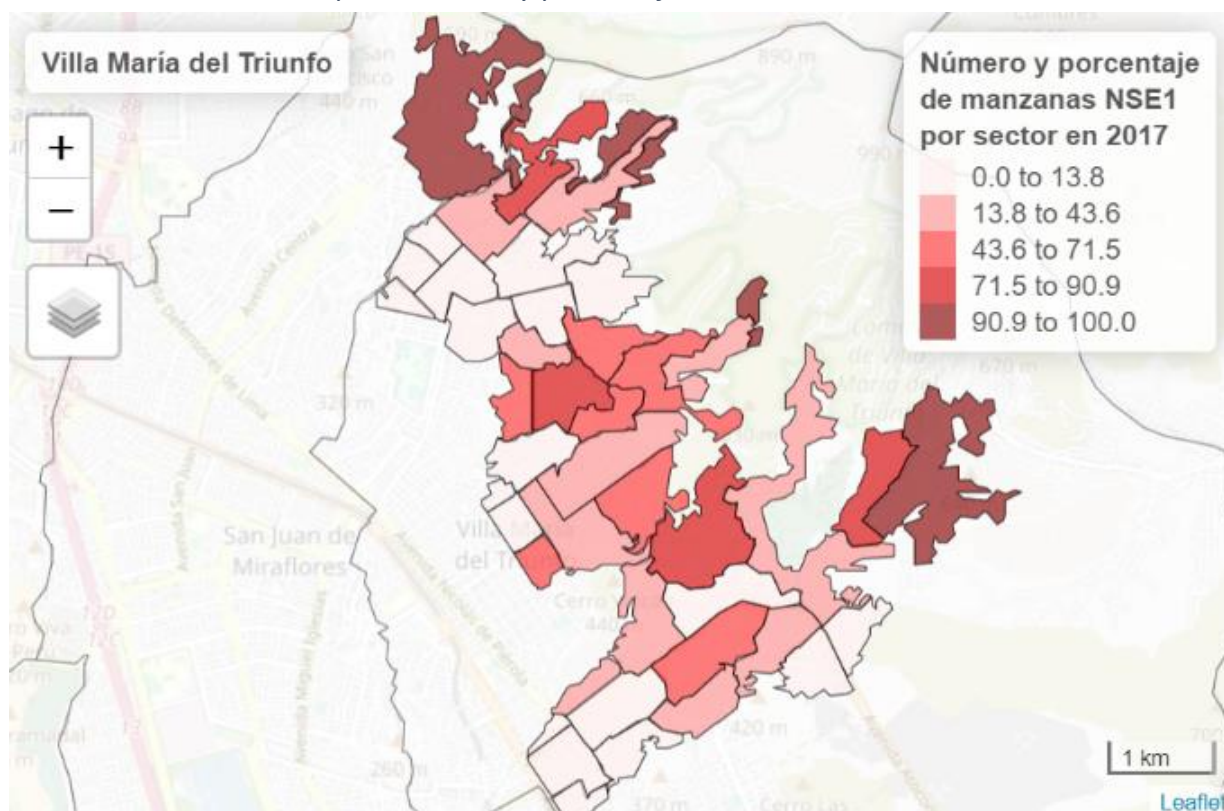
Mapa 5: Población y densidad por barrio 2017



Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) [https://rpubs.com/ANR Modural Lima](https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima)

La zona de estudios presenta entre el 23 y 42% de sus manzanas con hogares del sector socio económico más pobre en la escala de estratificación. Este tipo de hogares del sector socio económico número uno, se pueden encontrar en los tres subsectores identificados, sin embargo, podemos reconocer una mayor concentración de ellos en los subsectores norte y sur. Siendo la zona de mayor pendiente las que presentan mayor número de hogares pobres.

Mapa 6: Número y porcentaje de manzanas NSE1



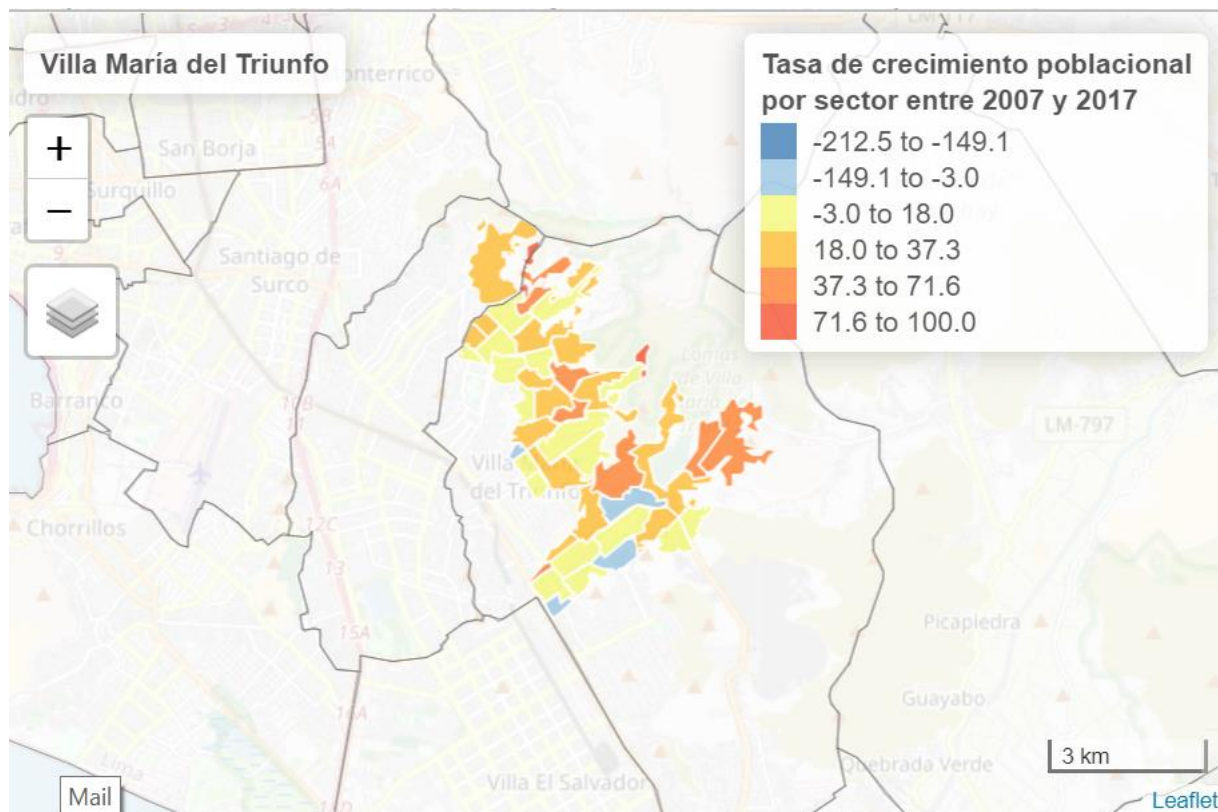
Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) [https://rpubs.com/ANR Modural Lima](https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima)

La tasa de crecimiento de la población comparativa entre 2007 y 2017 muestra un crecimiento de la población en la mayor parte del área de estudio. Este crecimiento se observa con tasas mayores al 18,0, sin presentar mayores zonas en que la población no crece o decrece, por excepción de una parte del centro del distrito.

Asimismo, se observa que el mayor crecimiento poblacional coincide con la zona de pendiente y más alejadas de la zona de estudio, siendo las que presentan los índices más altos de hasta 100.0 (mapa 7).

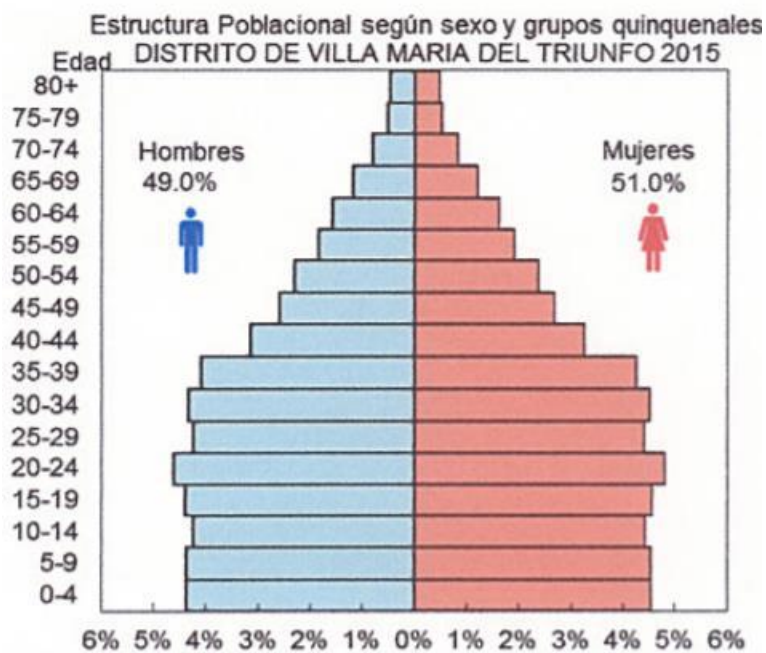
Por otro lado, el análisis situacional del territorio realizado como parte del Plan Local de Desarrollo Concertado (PLDC) de VMT al 2017, presenta la estructura poblacional del distrito con una ligera mayoría de mujeres (51%) frente a los hombres (49%), en una población esencialmente joven donde el grupo mayoritario está constituido por la base de la pirámide de edad de 0 a 39 años (ilustración 3).

Mapa 7: Tasa de crecimiento poblacional



Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima

Ilustración 3: Pyramide des âges

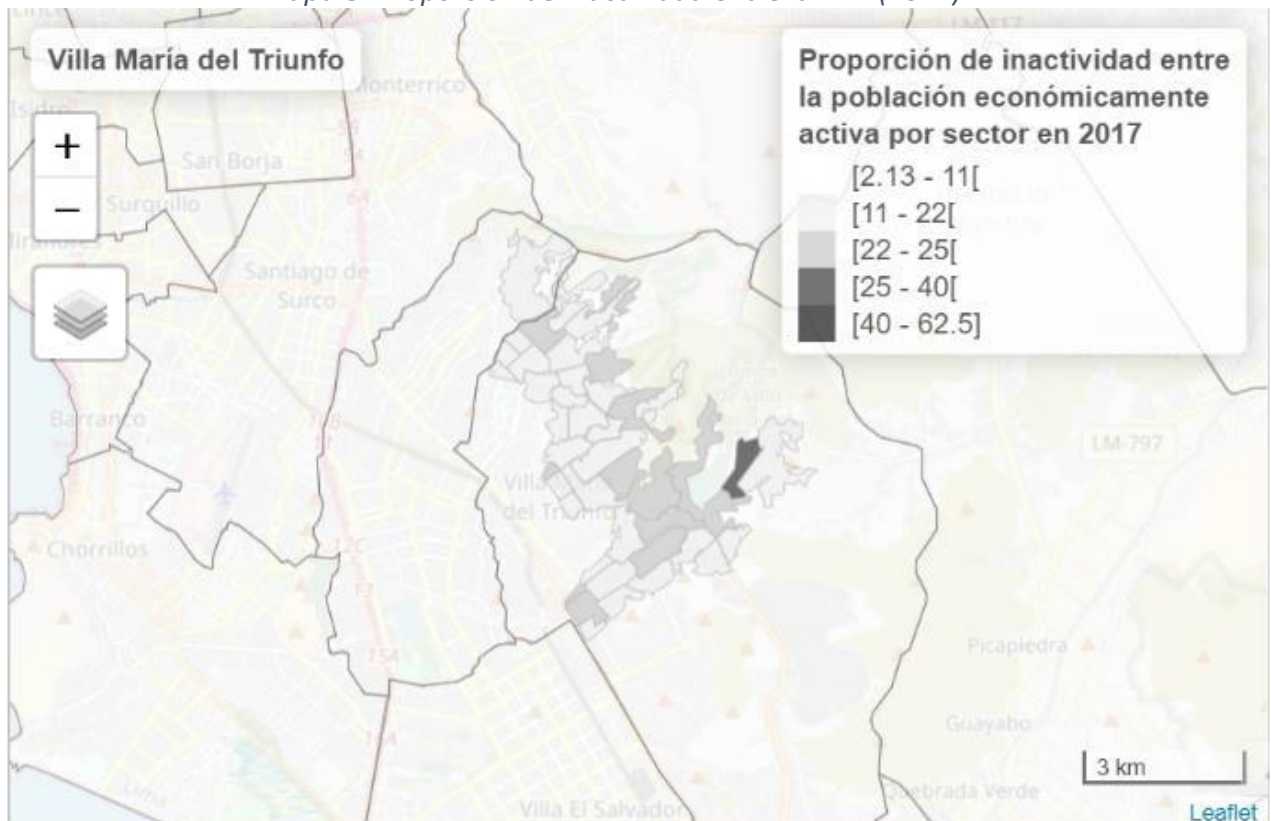


Source : PLDC – VMT

El distrito cuenta con 161, 707 personas económicamente activa (PEA); es decir más del 35 % de su población. Se señala que la PEA ocupada constituye el 96,4%, de los cuales el 60%

general su propio empleo y/o trabaja en micro empresas; el 25% son trabajadores independientes y tienen a lo más educación secundaria.

Mapa 8: Proporción de inactividad entre la PEA (2017)



Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima

Asimismo, el Plan Local de Desarrollo Concertado, señala que del sistema productivo, las MYPES son de importancia, como principal fuente de ingresos; sin embargo solo se encuentran acreditadas 1112 de las 3247 inscritas en la SUNAT desde el año 2009.

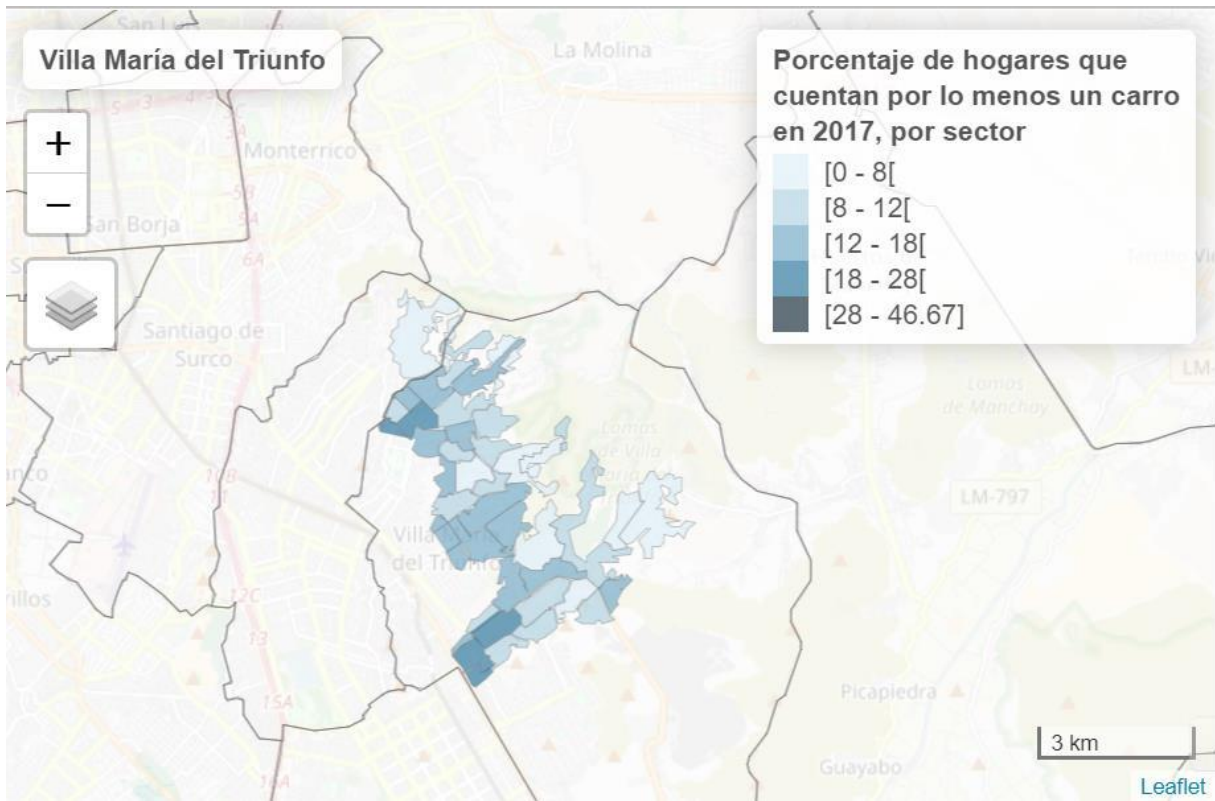
Las principales actividades que realizan son de comercio al por mayor y al por menor (20,6%) seguido de industrias manufactureras (13,9%), transporte, almacenamiento y comunicaciones (11,8%). Sin embargo, el 88% de los predios del distrito están destinados a uso de Casa Habitación, lo cual refleja la carencia de zonas comerciales y de industria, por lo cual se le reconoce como un distrito “dormitorio”, donde la mayoría de pobladores desarrolla una actividad fuera del distrito.

Sobre la data socio económica, el distrito tiene una mayor proporción de población en situación de pobreza que el promedio de Lima. La pobreza alcanza al 27,7% de su población, donde el 1,9% es pobre extremo. Así también, según la data del Censo Nacional 2007, cerca del 30% de sus habitantes tienen viviendas inadecuadas o en situación de hacinamiento.

Por otro lado, el porcentaje de personas que poseen un automóvil en la zona de estudio es muy bajo. La media oscila entre el 0 y el 18%, y en muy pocos casos, se registra una media superior entre el 18 y el 28%.

También se observa que de la población propietaria de coches, la mayoría se concentra en la parte plana y consolidada del distrito.

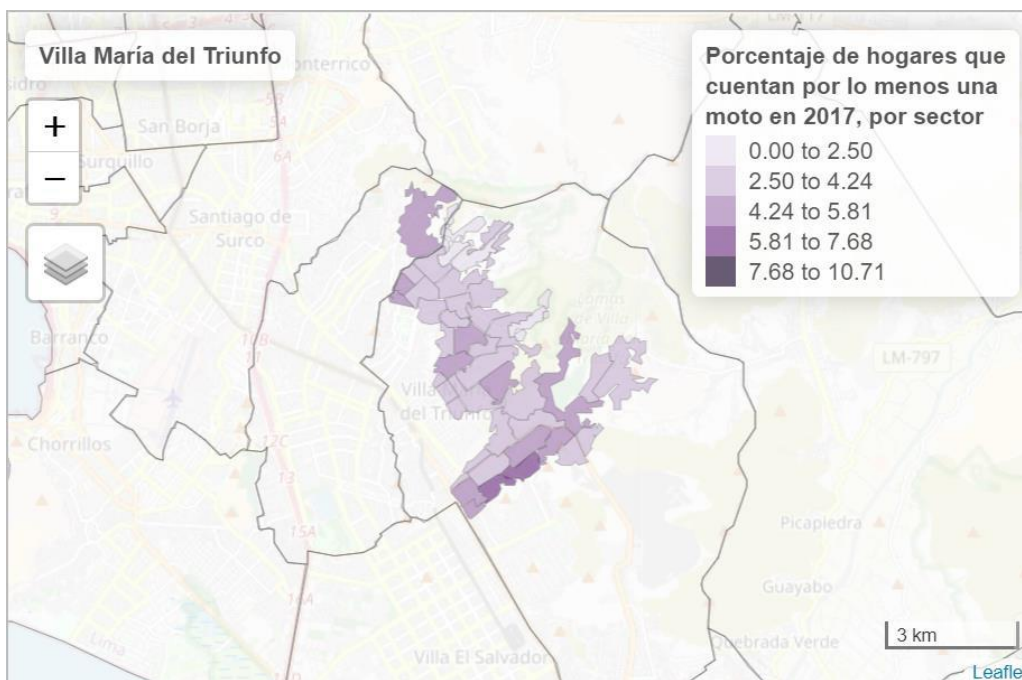
Mapa 9: Población con automóvil



Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) [https://rpubs.com/ANR Modural Lima](https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima)

Es diferente el caso sobre el porcentaje de hogares que cuenta con al menos una moto, , donde se registra que entre el 2.50 y 5.81 % de hogares poseen una moto. Siendo nuevamente los hogares de la zona plana los que llegan a presentar un índice superior.

Mapa 10: Población con moto



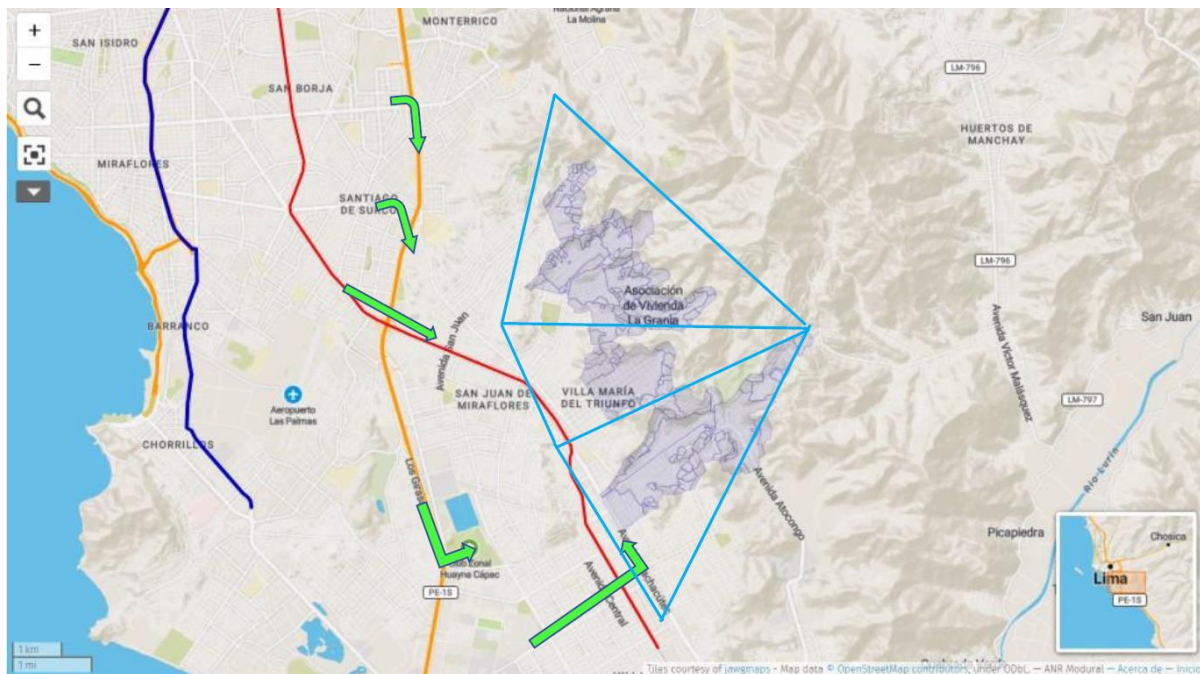
Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) [https://rpubs.com/ANR Modural Lima](https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima)

3. Lugares claves para la movilidad

La ubicación sureste del distrito, delimitada por los cerros que impiden el paso del otro lado, determina una accesibilidad condicionada al lado oeste de la zona de estudio. De acuerdo a los tres sub sectores identificados en la zona de estudio, esta accesibilidad se distribuye por el lado norte y sur sobre sus límites distritales, siendo el norte el que lleva al centro de la metrópoli, por lo cual, se identifica como el lado más dinámico en términos de movilidad.

Como se ha indicado anteriormente, los grandes ejes viales quedan al margen de esta zona, siendo la línea de metro la más próxima a la zona de encuesta. Luego, se identifica el gran eje de la Av. Panamericana como vía de acceso y barrera estructural que delimita el acceso al centro de la ciudad.

Mapa 11: Identificación de grandes ejes viales cercanos a la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia sobre Google maps

3.1 Vías principales y rutas de salida

El Análisis Situacional de la Municipalidad de VMT (2016), determina que las principales vías de comunicación del distrito son las grandes vías que lo conectan por el noroeste con el distrito de Santiago de Surco.

De esta manera, se reconoce que el eje principal de conexión hacia otros distritos centrales de la ciudad son la Av. Los Héroes (antes Pachacútec) y la Av. Salvador Allende (también conocida como Pista Nueva); a través de su extensión por la Av. Tomas Marsano y Av. Benavides, respectivamente. Estas avenidas constituyen, como se indica, el eje de conexión con todo el resto de la ciudad. Luego, se reconoce también la antigua Panamericana Sur como una vía de acceso principal hacia el sureste, para la conexión con los balnearios del sur de la ciudad.

Por otra parte, este mismo análisis situacional señala vías principales de acceso al distrito de VMT. De las cuales, se presentan como las más importantes dentro de los sectores urbanos en la zona de estudio, refiriendo su estado de mantenimiento, detallado a continuación:

Tabla 5: Avenidas principales en la zona de encuesta VMT

Vías principales al interior del distrito	Estado
Av. José Carlos Mariátegui (JCM)	Mala
Av. Pando (JCM)	Regular
Av. Villa María (Cercado)	Mala
Av. El Triunfo (Cercado)	Mala
Av. 26 de Noviembre (Nueva Esperanza)	Buena

Fuente : PLDC VMT

Sobre esta información se ha caracterizado la jerarquía del uso y las referencias utilizadas para estas vías. Se contrasta con el trabajo de observación de campo y el seguimiento realizado sobre las rutas de los principales medios de transporte público. De esta manera, la información recogida nos permite identificar otras avenidas con mayor o menor uso para la movilidad cotidiana de los pobladores, lo cual se complementa con la información oficial.

La información recopilada nos ha permitido identificar el mayor o menor uso de ciertas vías de acceso, distinguiendo entre vías principales y secundarias (tabla 6). Incluso, se observa que el uso de las avenidas no necesariamente coincide con a la trama urbana que diferencia jerarquías en la configuración de vías principales y secundarias de acuerdo a sus características de emplazamiento y dimensiones.

Tabla 6: Avenidas principales reconocidas por el uso en la zona de encuesta VMT

Avenidas	Jerarquía del uso	Referencia
Av. El Triunfo	Principales de mayor uso	subida, un solo sentido de oeste a este
Av. Villa María	Principales de mayor uso	bajada, un solo sentido de este a oeste
Jr. Progreso	Principales de mayor uso	plano
Jr. José Olaya	Principales de mayor uso	plano
Av. el Sol	Secundarias de mayor uso	subida hasta la cuadra 18
Av. San José	Secundarias de mayor uso	subida casi la mitad
Av. San Martín	Secundarias de mayor uso	subida
Av. Central	Principal de mayor uso	pista nueva
Av. San Juan	Principal de mayor uso	Pista nueva
Av. José Carlos Mariátegui	Principal de mayor uso	-
Av. 26 de noviembre	Principal de mayor uso	-

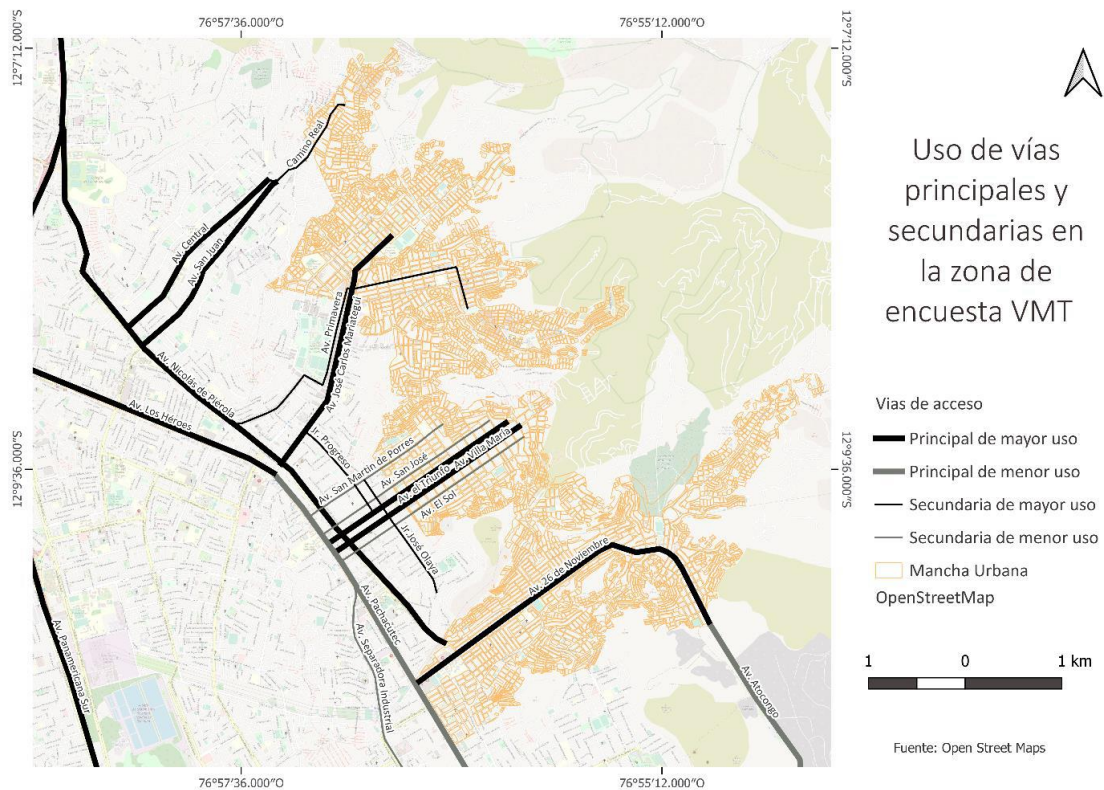
Los recorridos en las observaciones de campo nos permitieron contrastar el uso de las vías para entender la complejidad en temas de tráfico e identificar las rutas de transporte público. De esta manera, se pudo identificar que la movilidad en la zona de encuesta se da principalmente sobre vías transversales, las cuales se identifican como principales y de mayor uso para la movilidad.

Esto se debe en mayor parte a la pendiente del sector urbanizado, por lo que no se puede recorrer de norte a sur la zona de estudio en línea recta. De esta manera se puede notar que la mayor parte de las avenidas de mayor uso son de jerarquía secundaria en la trama urbana. La mayoría de estas avenidas se ubican en el corazón del distrito, es decir en VMT Cercado; y siguen un sentido transversal a las grandes vías que bordean la zona de encuesta.

Por otra parte, se puede apreciar que grandes áreas urbanas quedan desatendidas del equipamiento vial, por lo que presentan un tejido mas complejo en su estructura, con pendientes que dificultan el acceso, particularmente al norte en José Carlos Mariátegui y al sur en Nueva Esperanza. Se puede observar que estas zonas quedan dependientes de las vías principales, antes reconocidas. Así también, como se verá mas adelante, esto condiciona su acceso a un tipo particular de transporte, complejizando mucho más la movilidad de los residentes en estas zonas.

De acuerdo a esto, se elaboró un mapa de avenidas principales y secundarias de mayor y menor uso en la zona de encuesta (mapa 9). Este mapa también nos muestra que las jerarquías de la trama urbana no corresponden necesariamente a las formas de uso de dichas avenidas, de acuerdo a la afluencia del transporte público.

Mapa 12: Uso de vías principales y secundarias en la zona de encuesta VMT

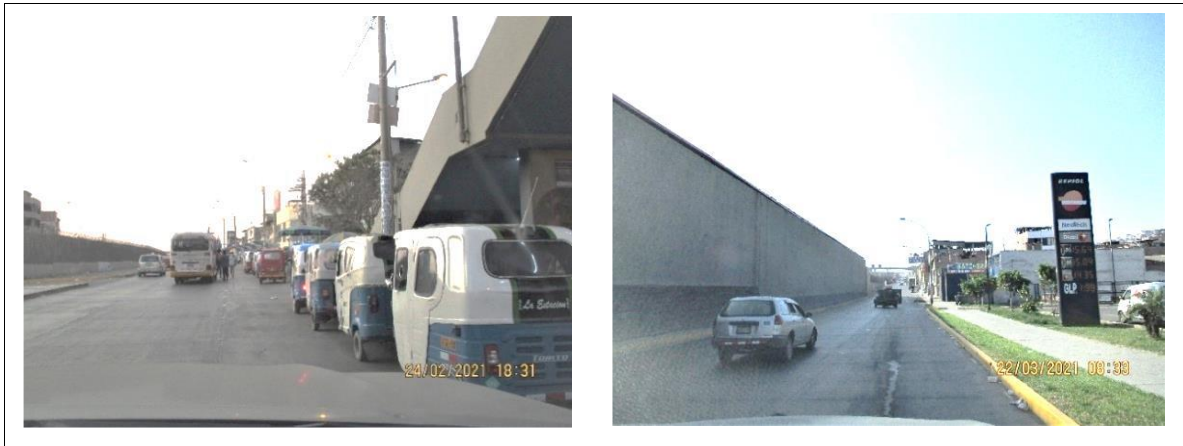


Fuente: Elaboración propia

- **Av. Pachacútec: una avenida principal que bloquea el acceso de este a oeste**

El caso más resaltante de esta situación es el de la Av. Pachacútec como eje estructurante del distrito, reconocido incluso como vía de acceso principal en los lineamientos de planificación presentado por la Municipalidad. Sin embargo, la Av. Pachacútec es la vía por la cual pasa el Metro de Lima, por lo que tiene un uso particular en materia de movilidad.

Ilustración 4: Av. Pachacútec (izq) – Av. Los Héroes (der)



Fotografías de la autora (2021)

La Av. Pachacútec fue una de las avenidas principales construidas en los orígenes de Lima Sur, antigua carretera Atocongo. Sin embargo, esta vía se mantuvo como zona rígida, reservada para el proyecto del tren eléctrico durante más de 25 años que duro su habilitación. En este sentido, la vía no solo no constituye una avenida de uso principal para el transporte público local, sino que, además, genera una barrera estructural para el paso peatonal y vehicular, en el eje cardinal de este a oeste. Esto sucede debido a que la construcción del metro se erige a nivel del suelo en esta parte de Lima Sur, constituyendo bordes duros en todo su recorrido final desde la estación Atocongo a Villa el Salvador.

Esta característica física sumado a la situación de abandono y deterioro que caracterizo el proyecto del tren eléctrico desde los años 80's, termino por consolidar que la Av. Pachacútec se convirtiera en una vía residual, no solo para el paso de transporte vehicular sino también para el paso peatonal. El tramo de la vía Pachacútec en VMT esta caracterizado por puentes peatonales largos y de difícil acceso, además de inseguros debido a sus características físicas. Por lo que, para los pobladores y para el transporte público local, fue cobrando mayor importancia las vías transversales como la Av. del Triunfo y Av. Villa María en el caso de la zona de estudio.

Lo cual, no significa que la Av. Pachacútec sea una vía sin uso ya que está conectada con la av. Los Héroes de San Juan de Miraflores por donde ingresan la mayor parte de medios de transporte público que llegan hasta Villa el Salvador. Así, el uso de esta avenida cobra mayor importancia en ciertos trayectos, o sobre todo en ciertas esquinas donde se reconocen paraderos de cruce con las vías transversales.

Así también, en los últimos años se ha invertido en su mejoramiento, ya que, por sus características de ancho y emplazamiento al borde oeste del distrito, significa una vía de paso importante para la intermodalidad, sobre todo en los paraderos cercanos a la estación del metro VMT, desde que empezó su funcionamiento en el 2011. De igual manera, más al sur la

avenida va ganando vida, pasando la Av. Unión, a la altura del Real Plaza y el Terminal pesquero, justamente cuando la vía férrea cambia de dirección hacia la av. separadora industrial. Por este motivo, se reconoce como una vía principal, pero de uso secundario para la movilidad dentro de la zona de encuesta ya que la mayor oferta de transporte público se concentra en las vías transversales antes mencionadas.

- **Avenida Salvador Allende: una vía de estructura secundaria, pero eje de uso principal para la movilidad**

Otro caso significativo es el de la Av. Nicolas de Piérola o Salvador Allende o también conocida por la gente como Pista Nueva. Esta avenida se identifica como principal de mayor uso. Al contrario que el caso anterior, podríamos decir que fue ganando importancia en el distrito. Si bien, no cuenta con las características estructurales de una vía principal, es una de las avenidas con mayor uso en toda su extensión. Cuenta con dos carriles de ida y dos carriles de vuelta, así como una especie de isla alargada en su extensión, como equipamiento de área verde en el medio de su estructura.

Esta vía es compartida con el distrito de San Juan de Miraflores y es una salida por la Panamericana Sur o por el distrito de Santiago de Surco. Por lo cual, se convierte en un foco de tráfico en las horas punta, ya que constituye una vía de salida hacia el norte de la ciudad. Las condiciones físicas, sumado a una amplia y diversa oferta de servicios ofrecidos como negocios al borde de esta vía, determinan un punto de congestión importante en la zona de encuesta.

En las entrevistas con los operarios de transportes, se hizo mención de diferentes avenidas de mayor uso a nivel local. Estas avenidas son reconocidas también, como las de mayor importancia para la movilidad de los residentes del distrito, de modo que constituyen para ellos las vías de acceso para entrar y salir del distrito en la zona de encuesta de VMT cercado.

Ilustración 5: Av. Nicolas de Piérola - VMT



Fotografías de la autora (2021)

Por otro lado, se reconocen grandes avenidas de alcance metropolitano diremos, ya que son rutas para acceder a distritos más dinámicos de la ciudad (mapa 10). Estas se muestran a continuación, a modo de rutas de salida de los medios de transporte público que se ofrece en la zona de encuesta. Como se puede ver en el mapa, se identifican 5 grandes rutas de salida o de entrada a la zona de encuesta VMT, en Lima Sur.

3.2 Ejes viales de entrada y salida

Es importante notar que estas rutas de salida nos remiten a los distritos más próximos de la zona central de Lima. Sin embargo, no constituyen del todo un lugar de destino, sino que muchas veces son rutas de conexión con otros grandes medios de transporte a escala local.

Este patrón de entrar y salir de la zona de encuesta con puntos intermedios de conexión al gran centro de la ciudad es recurrente en los testimonios de los entrevistados, como veremos mas adelante con sus rutinas. Sin embargo, lo que nos interesa resaltar aquí es que estas avenidas se constituyen como los grandes ejes de ingreso y salida en la zona de encuesta, así como de los distritos de San Juan de Miraflores y Villa el Salvador.

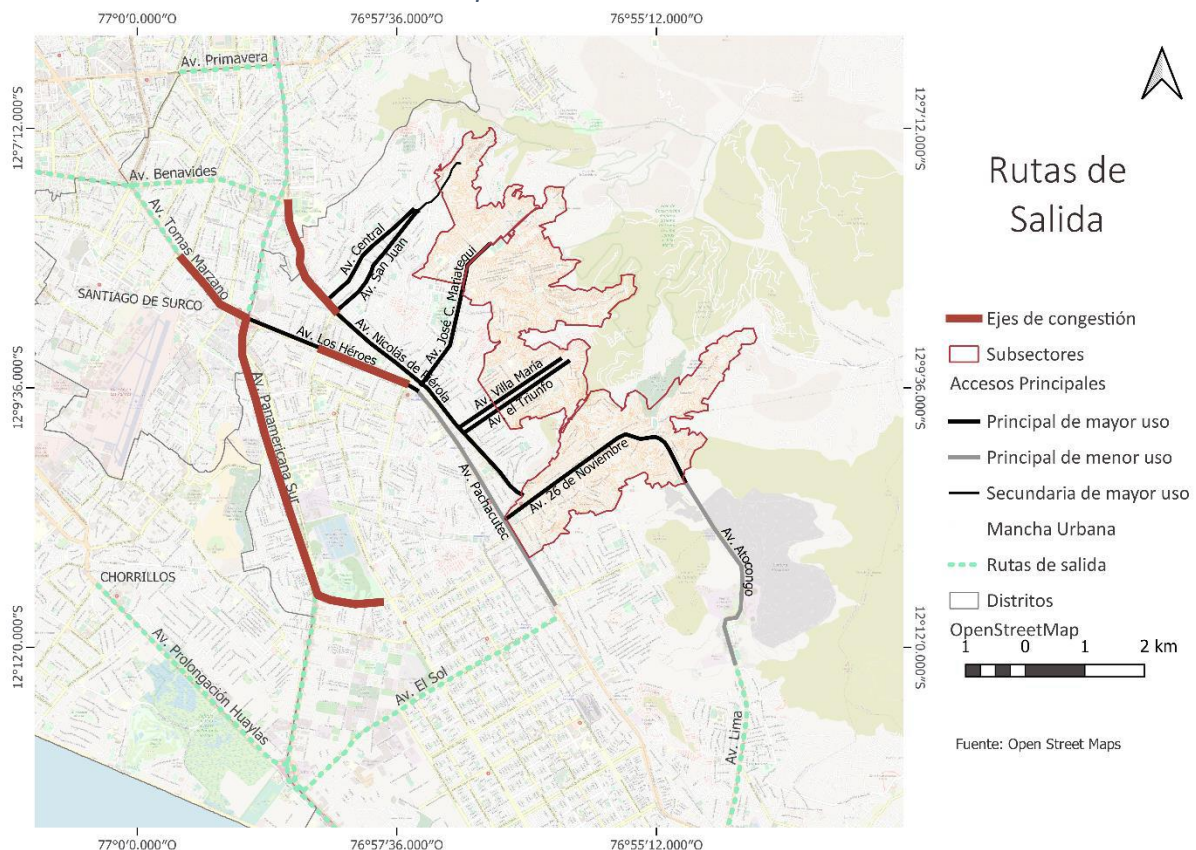
Estas grandes rutas de salida se presentan a continuación considerando la av. de origen como la más cercana a la zona de encuesta y av. de conexión como el punto de llegada para tomar otros medios de transporte.

Tabla 7: Rutas de Salida

Ruta de Salida	Av. de origen	Av. de conexión
Al norte hacia Santiago de Surco	Av. Nicolas de Piérola	Av. Benavides, Av Primavera y Av. Panamericana
Al norte hacia Santiago de Surco	Av. Los Héroes	Av. Tomas Marsano y Av. Panamericana
Al oeste hacia Chorrillos	Av. El Sol	Av. Prolongación Huaylas
Al sur hacia Lurín	Av. Lima	Antigua Panamericana sur

Fuente: elaboración propia

Mapa 13: Rutas de Salida



Fuente: elaboración propia

Es decir que estos ejes viales son las vías de accesibilidad de más de 1 300 000 de habitantes aproximadamente si sumamos la población de los tres distritos. En particular, la Av. Lo Héroes y Nicolas de Piérola son las que llevan la mayor carga de movilidad, las cuales se unen en diferentes puntos con el gran eje vial de la Panamericana Sur. (mapa 13).

Es así como se identificaron los principales ejes de congestión, a partir de las grandes rutas de salidas y sus avenidas reconocidas en los diferentes sectores urbanos. Estos ejes de acceso se constituyen en los más grandes cuellos de botella, o zonas de alta congestión vehicular. Por otro lado, estas vías principales en el uso y las grandes rutas de salida presentadas a nivel local, coinciden con la geografía de la zona de encuesta, en tanto sigue los límites naturales de quebradas que caracterizan las periferias Sur.

Ilustración 6: Eje de congestión Pista Nueva



. Fotografías de la autora (2021)

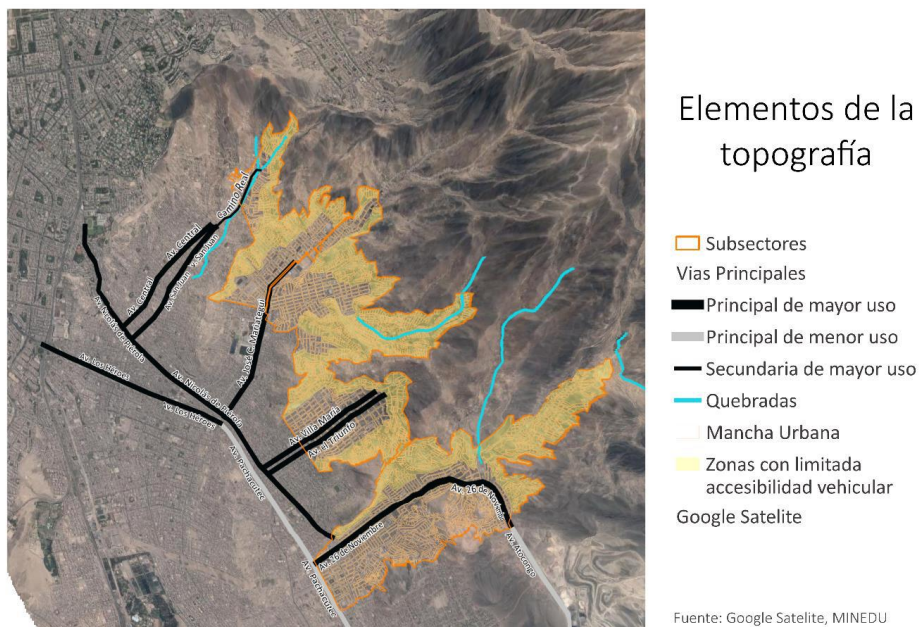
3.3 Elementos de la topografía y subsectores de acceso

Luego de un trabajo en la cartografía con la mancha urbana de Lima y el detalle de las manzanas reportadas en último censo nacional (2017), se diferencian los límites de las vías de acceso al distrito. El dato topográfico refleja zonas con curvas de nivel que coinciden con la dificultad del acceso motorizado, demostrando que la accesibilidad es mucho mejor sobre la zona plana.

Así también, se muestra que el patrón de urbanización ha seguido las características físicas para asentarse sobre las faldas de dichas quebradas. Esto, es un patrón conocido en los modos de urbanización de periferias y cerros en Lima. En este caso demarca una dinámica particular sobre la accesibilidad ya que el distrito queda bloqueado del lado este; por lo que sus vías de acceso principal se ubican solo por uno de sus lados. La urbanización sube hacia arriba y hay vías de conexión (de arriba hasta abajo), sin poder pasar del otro lado del cerro.

Estas características hacen que se pueda distinguir 3 grandes subsectores en la zona de estudio, esta selección arbitraria para la investigación, sigue la lógica de poder caracterizar mejor la movilidad en la zona de estudio. En este sentido, estos subsectores coinciden en parte con las ZAT antes nombradas sobre la selección de la zona de estudio. Sin embargo, son subsectores identificados de acuerdo a las rutas de salida, antes presentada, y a la oferta de transporte identificada, como se mostrará más adelante.

Mapa 14: Elementos de la Topografía

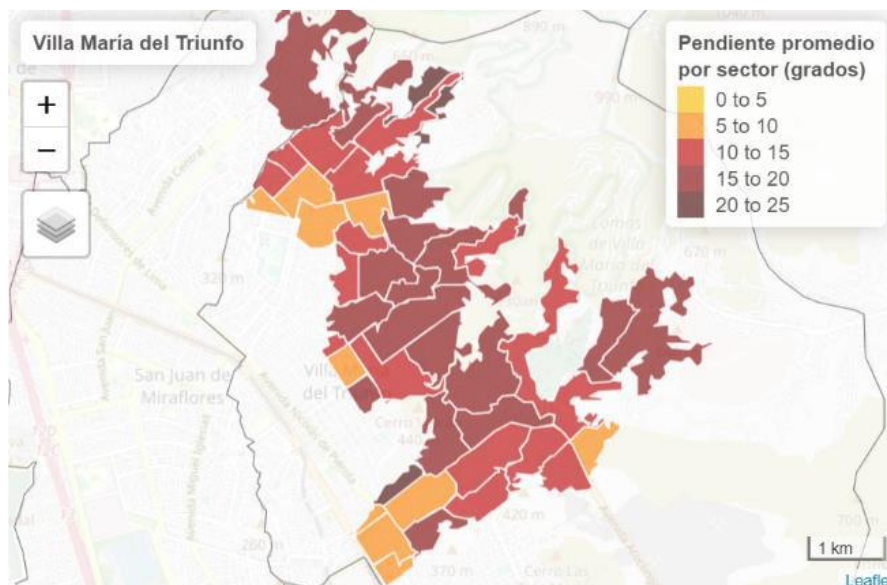


Fuente: elaboración propia

Es importante notar que bajo el criterio de caracterizar mejor la dinámica de movilidad se han delimitado subsectores con diferentes características y condiciones de acceso.

En una topografía caracterizada por poseer una geografía accidentada, ha sido necesario tener en cuenta la pendiente promedio para delimitar subzonas con iguales características de pendientes pronunciadas, pero con diferentes atributos viales para entender la dinámica de movilidad y los límites de la accesibilidad vehicular, entre otras formas de acceso. Como se muestra a continuación, la identificación de estos subsectores toma en cuenta las características de pendiente promedio en la zona de encuesta, identificadas en un trabajo anterior del Programa MODURAL.

Mapa 15: Pendiente promedio por sector del INEI

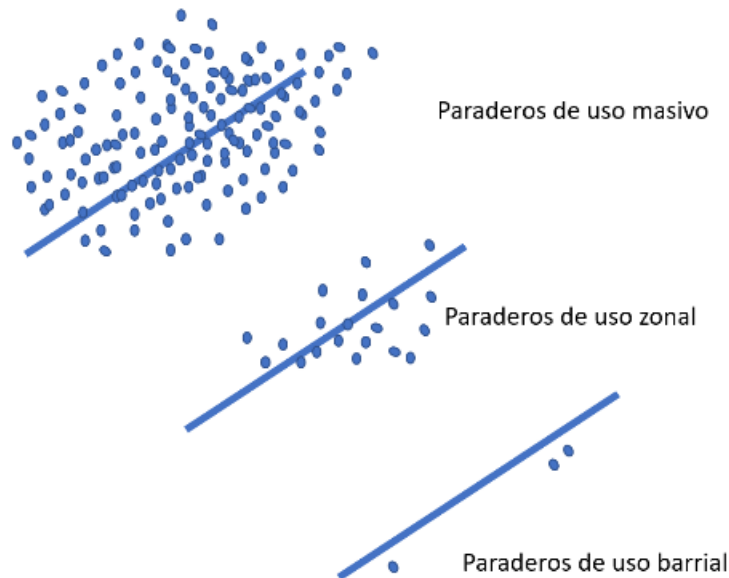


Fuente: Proyecto MODURAL en base a INEI (2021) [https://rpubs.com/ANR Modural Lima](https://rpubs.com/ANR_Modural_Lima)

3.4 Paraderos clave y lugares de intermodalidad

Le tour de la zone d'étude a permis d'identifier des arrêts de différentes échelles en fonction du nombre de personnes. Les différentes échelles d'arrêts impliquent un afflux plus important de personnes, qui est lié à l'offre de transport et à sa zone de couverture. Voici une typologie des arrêts de bus identifiés dans la zone d'étude en fonction du nombre d'utilisateurs du service de transport.

Ilustración 7: Tipología de paraderos por número de usuarios



Fuente: elaboración propia

- **Paraderos de uso masivo:**

Son paraderos con una concentración masiva de personas, como la estación VMT y otras estaciones del metro de Lima, que se identifican como lugares intermodales donde llegan miles de personas a través del servicio de metro. Se distinguen por su dinámica agitada, con multitudes de personas que esperan para acortar su trayecto.

También son lugares de intermodalidad, que ofrecen otros medios de transporte público con diversos destinos a otras partes del área metropolitana. Esto coincide con lo observado anteriormente en las vías principales, ya que la mayoría de las paradas identificadas como de escala metropolitana se encuentran en el eje vial principal de la Av. Los Héroes como principal vía de salida del barrio y la vía por la que pasa el tren. De la misma manera, en el cruce con la carretera Panamericana.

También estas paradas también fueron mencionadas por los entrevistados como lugares de conexión con otros medios de transporte; en este sentido, pueden identificarse como paradas clave para la dinámica del cambio de modo. Por lo tanto, aunque la mayoría de ellos no se encuentran en la zona de estudio, se consideran parte de la zona de referencia para los habitantes de nuestra zona de estudio.

Entre ellas, la estación VMT del metro de Lima, considerada como una parada de escala metropolitana por la oferta de trenes y otros medios de transporte.

Ilustración 8: Paradero de uso masivo, estación del Metro VMT



Fotografía de la autora (2021)

- **Paraderos de uso zonal:**

Paradas que concentran a la gente debido a la oferta de transporte público de gran capacidad o a los largos desplazamientos a otras partes de la ciudad. Se identifican con paradas fijas a lo largo de las carreteras principales. Estas paradas también cubren toda Lima Metropolitana. La mayoría de ellas corresponden a paradas de líneas de transporte público tradicionales, como los grandes autobuses que atraviesan toda la ciudad o las combis, con rutas de transporte conocidas por su conexión directa con zonas de alta concentración de empleos o servicios.

Ilustración 9: Paraderos de uso zonal



Fotografía de la autora (2021)

- **Paraderos de uso barrial:**

Paraderos que no están abarrotadas, pero que son utilizadas por las personas que viven cerca. Normalmente estas paradas son el origen de los mototaxis o incluso de las líneas de transporte. La dinámica de la movilidad es casi invisible, suelen ser transportes locales que pasan con poca frecuencia o paradas solicitadas por personas particulares. Las motos que entran y salen de estas paradas suelen estar asociadas a la ruta propuesta como parte de sus servicios. Pueden ser un punto de referencia en el barrio, como el mercado, la oficina de correos, la iglesia; incluso pueden ser referencias al espacio, como la puerta, el portal, etc.

Son un punto de referencia para la movilidad en la zona urbana, pero no son grandes puntos de intercambio. A menudo son paradas a la carta, según el lugar al que se lleve, y otras veces son paradas con una estructura más elaborada. Sin embargo, no se caracterizan por una gran demanda, sino por el llamado "goteo", es decir, que la gente viene de uno en uno. Este tipo de parada se identifica con mayor frecuencia en las laderas de los barrancos, en las pendientes de las colinas, hasta la llegada del transporte motorizado.

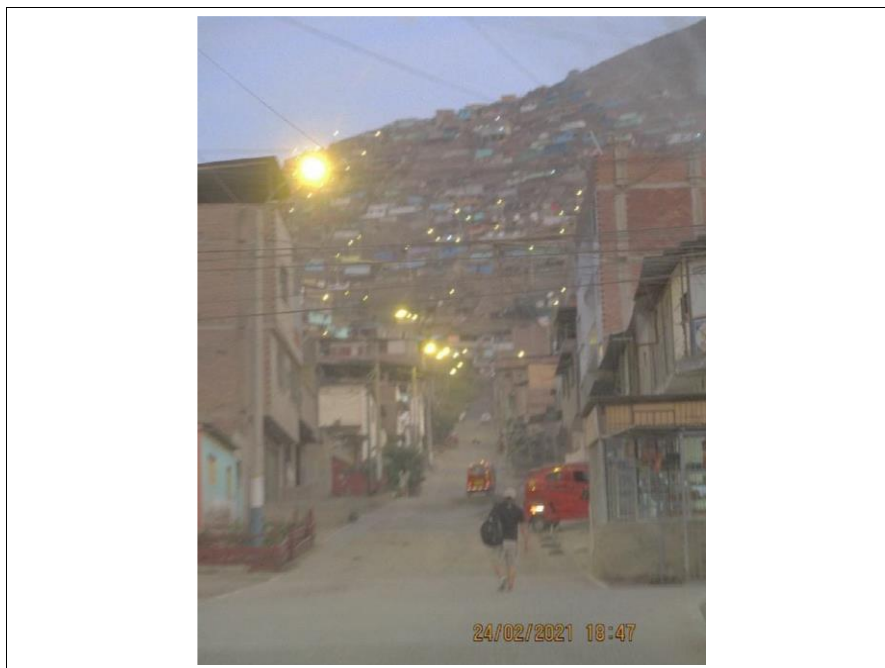
Esta clasificación de las paradas es un esfuerzo por caracterizar mejor la dinámica de movilidad. Algunos paraderos de uso zonal están bastante cerca del área de estudio, en el subsector central, que concentra la mayor parte de la oferta de transporte. Sin embargo, en la zona de estudio, sólo se han identificado paraderos de uso barrial.

Se menciona que, al principio de las rutas, el transporte público se detiene en cada esquina, donde el usuario le hace parar. Como mencionó uno de los transportistas sobre su ruta "no hay paradas que destaquen, en la ruta se llena con 1 o 2 en cada parada". (Fernando, conductor de combi, 27 años).

Los paraderos más grandes de uso zonal y masivo se ubican en la zona de referencia próxima a la zona de estudio, pero ninguno dentro de la misma zona. Por ejemplo, "la posta" y "el chifa" en San Gabriel son los mencionados como paraderos de referencia en el subsector norte pero no tienen mayor uso que el de los pobladores del mismo barrio. No hay tampoco paraderos asociados a un lugar de trabajo porque la mayoría de la gente tiene que ir a otros sectores para trabajar.

En esta línea, no hay ningún paradero de gran escala en el uso o de referencia general para todos los pobladores dentro de la zona de estudio. Así, se puede afirmar que en VMT sólo hay paraderos de uso barrial.

Ilustración 10: Paraderos de uso barrial en la zona de estudio



Fotografía de la autora (2021)

Como parte de la identificación de los principales paraderos, se presenta una tabla con las descripciones de los más importantes. Estos fueron identificados en campo y también fueron mencionadas por los entrevistados, especialmente en las zonas más cercanas al área de la encuesta:

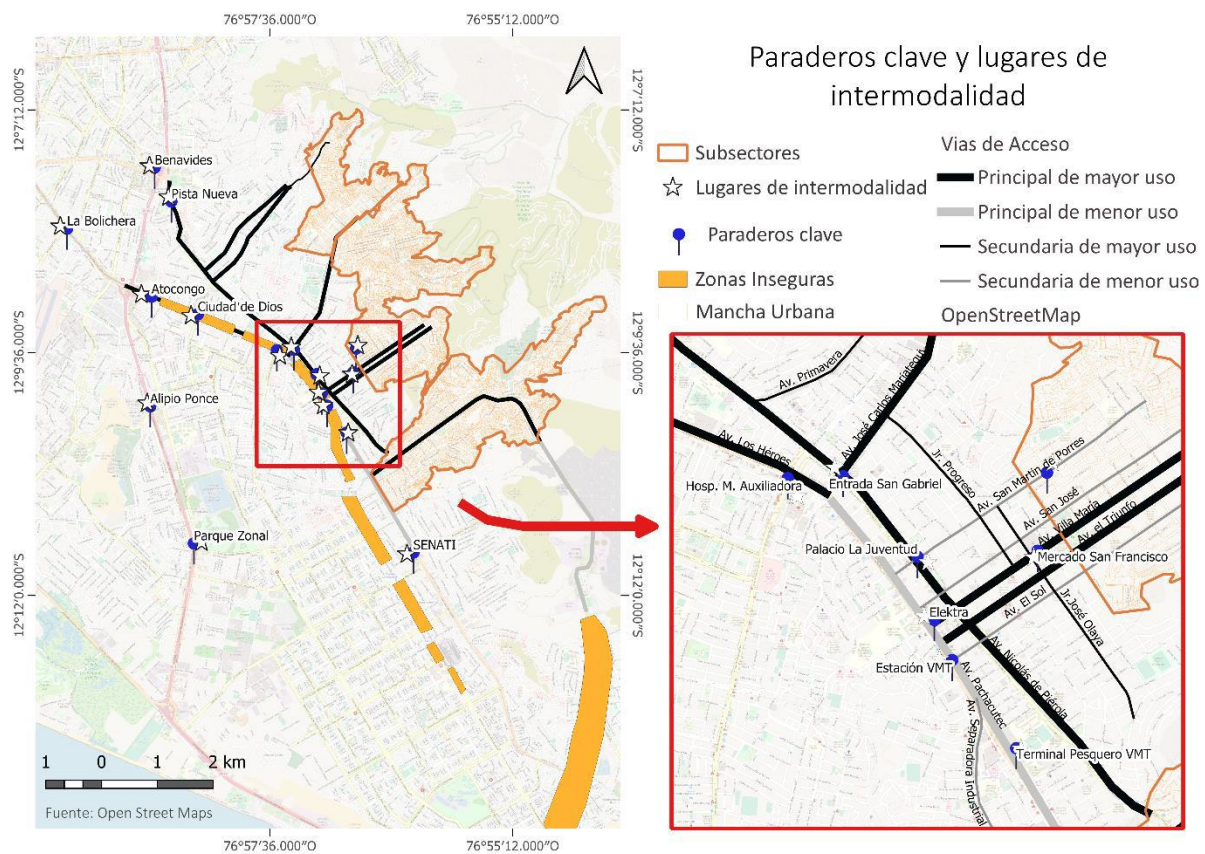
Tabla 8: Paraderos Claves

Tipo de paradero	Descripción	Área de cobertura	Nombre de Paradero
Paraderos de escala metropolitana	Paraderos de intermodalidad con concentración masiva de personas	Lima Metropolitana	Estación VMT
			Atocongo
			Bolichera
			Parque zonal
			Hospital María Auxiliadora
			Ciudad
Paraderos de escala local	Paraderos de intermodalidad con concentración de personas	Lima Metropolitana	Electra
			Entrada san Gabriel
			Mercado san francisco
			Palacio de la juventud
			Plaza mayor
			Senati
			Terminal Pesquero
Paraderos de escala zonal	Paraderos de origen o destino de baja concentración de personas	Dentro del distrito	La posta infantil
			Cerro arenal alto
			El mirador
			12 de junio

Fuente: Elaboración Propia

Siguiendo el objetivo de caracterizar la movilidad en la zona de encuesta y las areas aledanas de mayor influencia, se presenta la cartografía que busca sintetizar la informacion de los lugares de intermodalidad y paraderos claves identificados:

Mapa 16: Lugares intermodalidad y paraderos claves



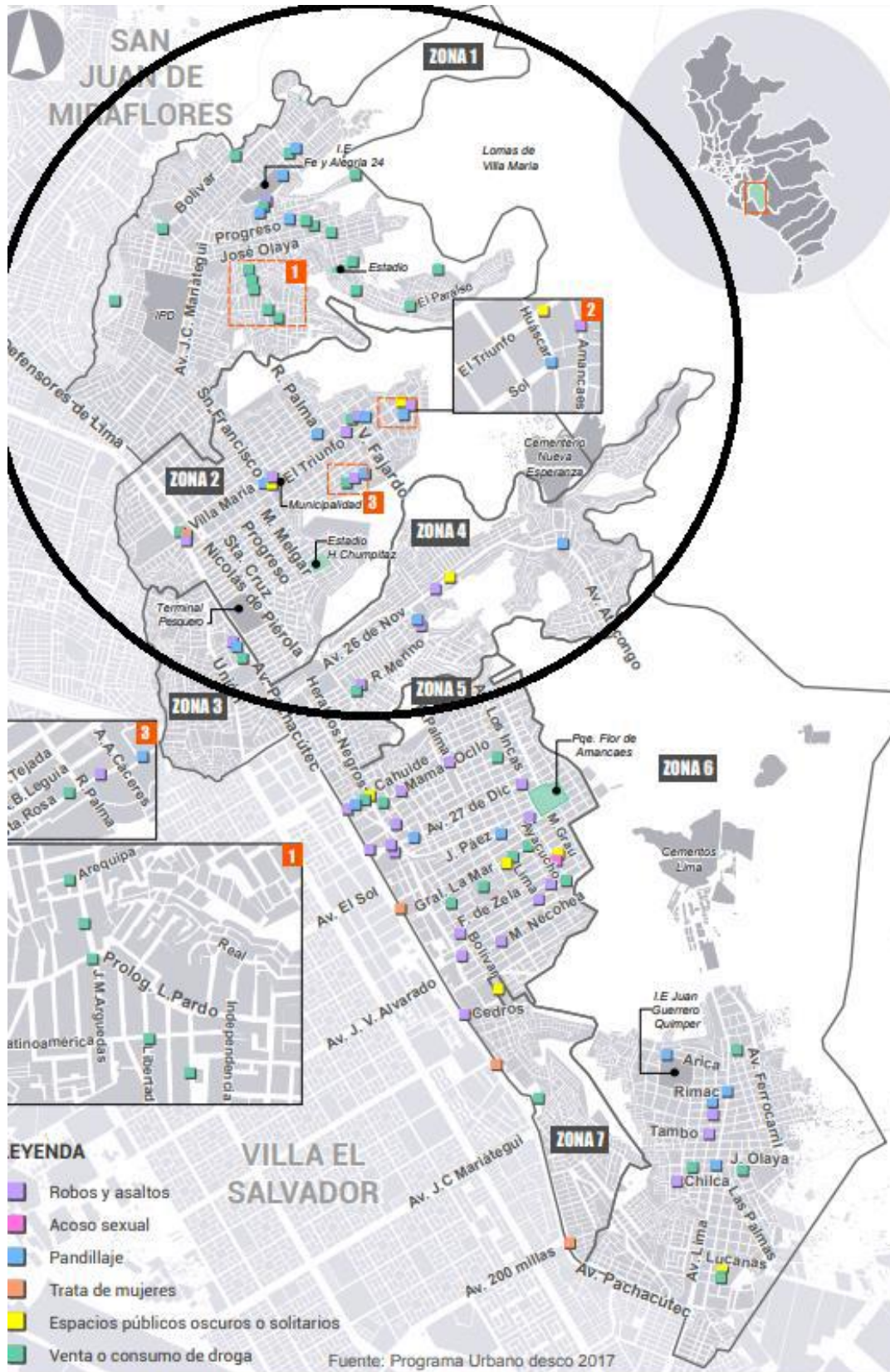
Fuente: Elaboración propia

En este mapa (mapa 16), se ha incluido la identificación de zonas inseguras respecto a la infraestructura dura que genera el tren eléctrico a nivel de suelo, como un límite de la movilidad tanto vehicular como peatonal, como se mencionó anteriormente. Resulta importante mostrarlo en conjunto con la identificación de los paraderos más importantes, ya que refleja las condiciones de movilidad que rigen en la zona. Así, la característica de las formas de movilidad denotan una zona rígida y de difícil acceso, caracterizada por muros ciegos y puentes peatonales de difícil acceso.

Por otra parte, se suman a estas características de zonas inseguras otras formas de delincuencia sobre el espacio. Un mapeo elaborado por el Programa Urbano DESCO en la zona de encuesta destaca que la problemática de la Seguridad Ciudadana en Villa María del Triunfo es principalmente vinculada con robos y asaltos en las zonas poco iluminadas, en los paraderos de transporte público y en los mototaxis (se registraron 1190 denuncias por hurto/robo durante el 2016 en el distrito). Luego, otro dato de interés es que los espacios oscuros y solitarios facilitan las actividades delictivas como los robos, las violaciones y el consumo de drogas.

Esta información ha sido trabajada en particular, bajo un enfoque de género sobre la percepción de las mujeres residentes de la zona, a partir de mapeos en diferentes áreas del distrito. A grandes rasgos, se reconocen lugares dentro de las zonas de estudio donde se incide en pandillajes, robos y asaltos espacios públicos oscuros y solitarios como los principales problemas de la zona. (mapa 17)

Mapa 17: Mapa de Seguridad Ciudadana con enfoque de género – VMT

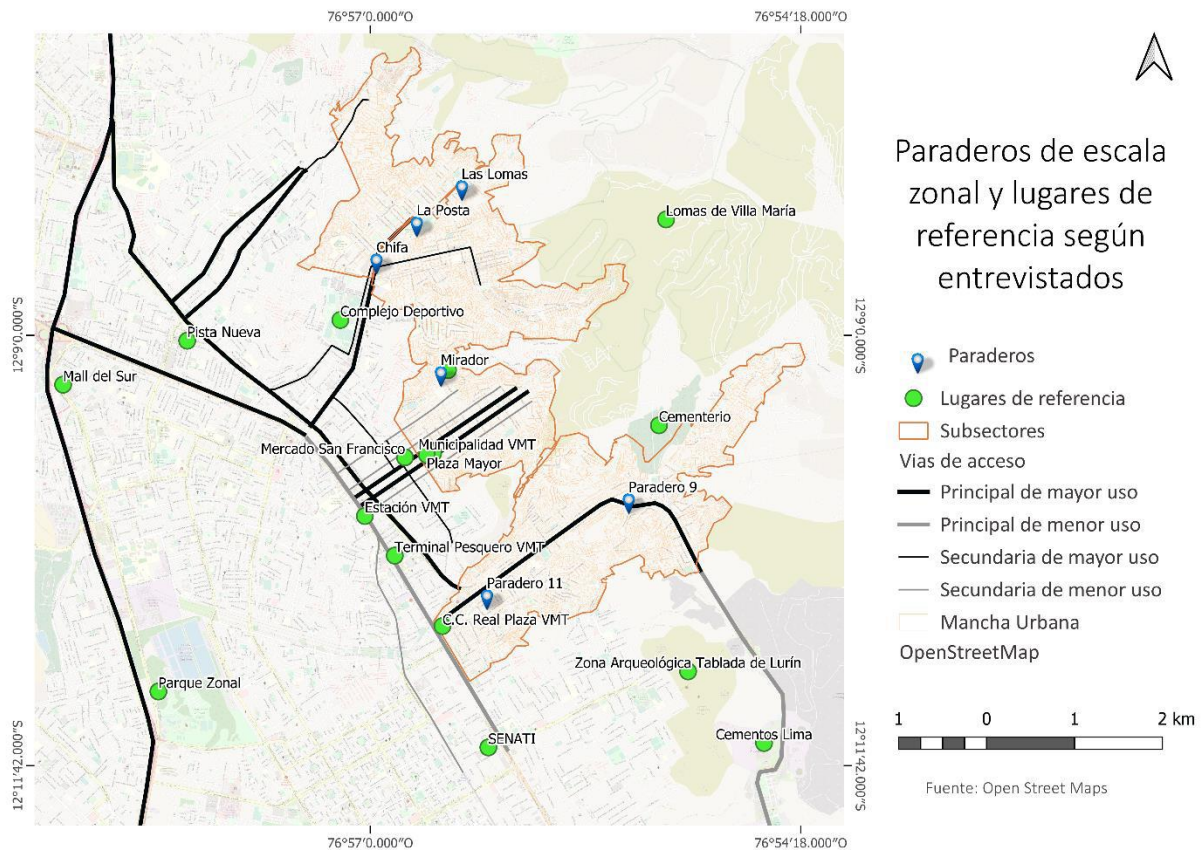


Fuente: Programa Urbano DESCO 2017

3.5 Lugares de Referencia

En continuidad con lo antes descrito sobre la escala de paraderos, se presenta el conjunto de paraderos a escala zonal, identificados a partir de las entrevistas. Si bien, no se ha conseguido caracterizar la totalidad de esta tipología de paraderos por sus características singulares de funcionamiento. Se muestran una variedad de ellos en las diferentes subzonas de estudio. Esta información se ha acompañado por la identificación de lugares de referencia que indicaron los mismos actores de las entrevistas, como se muestra a continuación (mapa 14)

Mapa 18: Paraderos de escala zonal y Lugares de Referencia,



Fuente: Elaboración propia

Entre los principales lugares de referencia se destacan los mercados, centros comerciales, la municipalidad, la plaza mayor y algunos paraderos de importancia. Si bien, esa información se extrae de las entrevistas, es necesario complementarla con los datos existentes sobre los principales equipamientos del distrito.

En todo VMT, el Programa Urbano DESCO reconoce 44 mercados formales (27 en la zona de encuesta), 29 mercados informales (21 en la zona de encuesta), 742 centros educativos (254 nacionales), 21 establecimientos de salud, 1 estadio, 1 complejo deportivo, 1 piscina municipal y 21 losas deportivas.

Otro dato importante es que el distrito cuenta con un complejo arqueológico de sitios prehispánicos denominado Tablada de Lurín y una reserva Ecológica denominada Lomas de Villa María.

Ilustración 11: Plaza mayor VMT como lugar de referencia



Fotografías de la autora (2021)

En la misma línea se adjunta un cuadro de la Municipalidad de VMT sobre los principales puntos de referencia en el distrito:

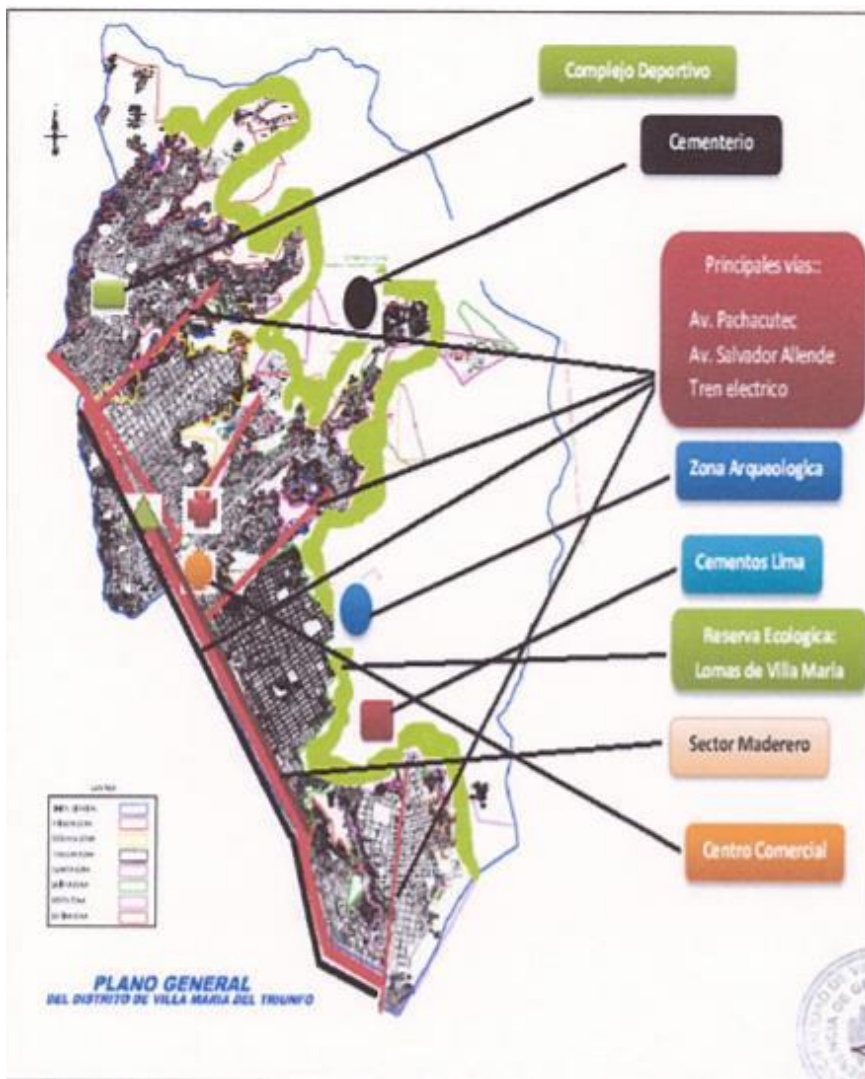


Ilustración 12: Lugares de Referencia, según el PLDC VMT

4. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

4.1 Contextualización de la oferta de transporte en Lima

En el Perú, la liberalización del transporte público en la década de los 90's consistió en una etapa de desaceleración y retraimiento del Estado para hacer frente a las políticas del transporte urbano a nivel nacional. Asimismo, esta etapa coincide con la aprobación del mercado de exportación de vehículos usados y la precarización del empleo.

Estos sucesos configuraron dinámicas particulares en el transporte público, como la creación de empresas de transporte por personas individuales que obtienen permisos para cubrir rutas desabastecidas y el ingreso de vehículos en mal estado para cubrir la alta demanda de transporte, luego de un periodo de fuerte expansión urbana. Estas quizás son las causas más conocidas para explicar la problemática del transporte público, y en particular el sistema informal en este ámbito, para tener una idea de su rol dentro de la dinámica de movilidad.

El observatorio ciudadano de la ciudad Lima Cómo Vamos (LCV) presenta que el transporte público es percibido como el segundo problema principal de la ciudad de Lima; aun cuando, es el medio que más del 65% de la población usa para ir al trabajo y/o estudios (LCV, 2019).

Esto sucede por los altos niveles de accesibilidad que ofrece el transporte público, en sus múltiples modalidades y bajos costos (Avellaneda, 2007). En este sentido, se ha reconocido por diferentes estudios que el transporte público permite el traslado de la población hacia áreas remotas y desarticuladas de la concentración principal de las actividades de la ciudad. Se brinda, incluso, un servicio llamado de "puerta a puerta" con las famosas "rutas spaghetti" que permiten el uso directo de una variada oferta para atravesar la ciudad en una sola ruta (Bielich, 2009).

Sin embargo, en los últimos años se viene inaugurando una era de re involucramiento en la problemática del transporte urbano por parte de las autoridades estatales. En tanto, diferentes estudios han puesto en alerta los altos costes económicos, sociales y ambientales del dicho sistema (JICA, 2006).

Así, se ha iniciado una reforma en el transporte público que se sugiere a partir de grandes sistemas expertos en el traslado masivo de personas. Estos grandes proyectos e infraestructuras, en su mayoría, se realizan a través de las Asociaciones Público Privadas (APP) y son una nueva realidad en el rostro urbano de Lima.

Este es el caso del tren eléctrico que pasa por la zona de encuesta; como parte de un proyecto especial que fue retomado 20 años después de su concepción original.

Entre la amplia diversidad de la oferta de transporte público, EL Observatorio de Lima Cómo vamos en movilidad y transporte, reconoce la diversidad de medios de transporte reportados, como parte de una tipología que se presenta a continuación:

Tabla 9: Tipología de medios de transporte urbano en Lima Metropolitana

Tipo de Transporte	Tipología de medios de transporte
Transporte público colectivo	Bus
	Combi o cúster
	Metropolitano
	Colectivo
	Corredores complementarios
	Metro de Lima
Transporte público individual	Mototaxi
	Taxi regular
	Taxi por aplicación
Transporte privado individual	Automóvil propio
	Motocicleta
Transporte Sostenible	Caminata
	Bicicleta

Fuente: Elaboración propia sobre clasificación LCV, 2019

El "micro" no aparece en esta tipología, pero es una categoría muy utilizada por los usuarios del transporte público en general para referirse a los minibuses o a las furgonetas pequeñas, o en algunos casos se utiliza genéricamente para referirse a los autobuses, combis o custers. De esta manera, hay una diversidad de formas de transporte y nombres para cada uno de ellos que será descrito con mayor detalle en los siguientes apartados.

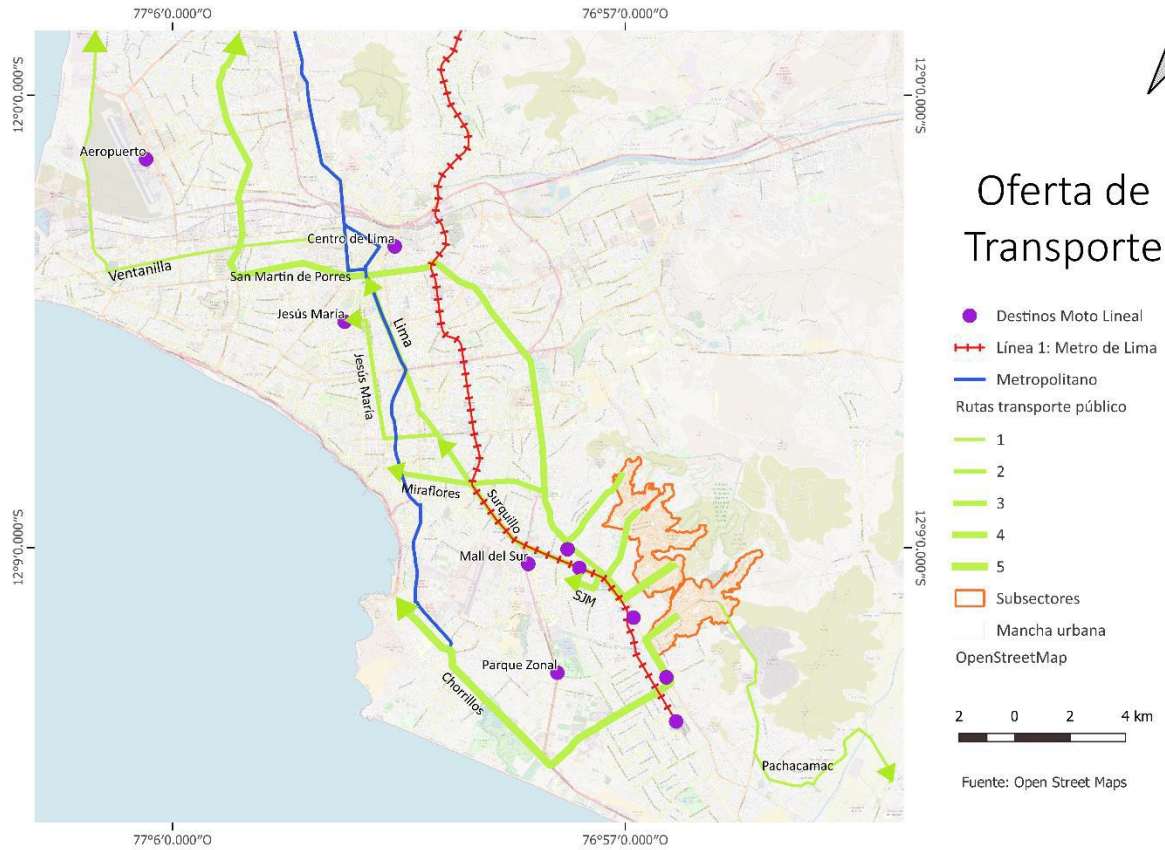
4.2 Caracterización de la oferta de transporte en VMT

Se ha observado que la oferta de transporte en la zona de la encuesta está bastante diversificada, con casi todos los medios de transporte presentados en la tipología de transporte, a excepción del Metropolitano. Sin embargo, en las inmediaciones de la zona de estudio, en uno de los puntos de referencia del distrito VES, había una afluencia de corredores complementarios del Metropolitano procedentes de la carretera de Chorrillos.

Asimismo, los diferentes testimonios recogidos sobre la oferta de transporte en la zona de la encuesta reconocen, a partir de su denominación, como transporte público a las motos, combis, autobuses, custers, colectivos, trenes y buses.

Para caracterizar la oferta de transporte público formal en la zona de encuestas, se elaboró una tabla (tabla 10° y un mapa (mapa 19) sobre los principales distritos de destino de las rutas que se ofrecen en un aplicativo para la búsqueda de transporte público.

Mapa 19: Principales rutas de la oferta de transporte público formal en VMT



Fuente: Elaboración propia

Tabla 10: Oferta de transporte público

Linea de Transporte	Distrito de destino
La Unidad de Villa SA – la B	Chorrillos
La Unidad de Villa SA – la 22	
Turismo San Juanito – la 41	
Turismo San Juanito -la J-	
Preferencial San Juanito SAC – la J	
Union San Juanito – la N	
ETRACOVASA	
Jose Galvez SA – la G	Callao
TRAGEPSA – la G	
ETS Nueva Galaxia SA – la C	
Los Milagros del señor de Pachacamilla SA – La P	
Grupo Orión – la 30	
Consortio Genesis SAC – El moradito	San Juan de Miraflores
Virtual Express SA – la T2	
San Juan SA	

Esfuerzos Unidos	
San Pedro de pamplona	
Grupo Orión – la 21	San Martin de porres
Salvador SAC	
San Judas Tadeo	
Simón Bolívar SA	
Translima	Miraflores
Emtessa	
Urano Tours	
San Juan número ciento ocho SA – la L	Lima
Red Lima Móvil – la C	
Santa Catalina	
Esfuerzos Unidos – la 25	Jesús María
Etupsa 73	
Cora Cora	Surquillo
Tablada Express SA	
El rápido	Carabayllo
Ocho SA – la 8	San Juan de Lurigancho
Lubarsa – la 9	La victoria
Tablada	VES
Ttes. Inver. Multiplicando Esperanzas SAC	Pachacamac
Grupo Orión – Holding Express, la C	Ventanilla

Fuente: Elaboración propia sobre información de Moovit app

4.3 Descripción de los principales medios de transporte públicos

- **Buses**

Se reconocen líneas de grandes buses de transporte público en la zona de encuesta. Estas son, en su mayoría, líneas tradicionales que tienen años de servicio y son conocidas en toda la ciudad. Sus orígenes son anteriores a la liberalización y son líneas que se han ido adaptando a los diferentes cambios en el sistema de transporte público. Se dice que algunas de estas líneas fueron compradas por ex trabajadores que formaban los sindicatos de la antigua Empresa Nacional de Transporte Urbano (ENATRU). Y en cualquier caso, son empresas donde trabajan personas que están hace muchos años en el transporte o familiares de dichos transportistas que han conseguido con perseverancia y disciplina obtener sus plazas.

Como herencia de esto, los buses son los medios de transporte público que en la actualidad siguen los lineamientos administrativos más estrictamente, realizando mantenimiento de sus vehículos o renovando su flota. Se encuentra dentro de la categoría de los medios de transporte público formal. Y se observa que los choferes y cobradores siguen protocolos bastante estrictos, respecto llevar uniformes y entregan boletos por el pago del pasaje. Tienen

como objetivos, completar sus rutas dentro de un margen de hora determinado previamente por la empresa y manejan acuerdos sobre la frecuencia de salida, los días y las horas de trabajo.

Estas líneas se caracterizan por tener rutas extensas que atraviesan la metrópoli recorriendo las grandes avenidas de los distritos consolidados del centro y, en algunos casos, de la periferia de la ciudad como es el caso de VMT. En la zona de encuesta se pudo identificar estos buses por las avenidas principales antes mencionadas, especialmente por parte de la Av. los Héroes Av. Pachacútec y; también, pero en menor medida, sobre la Av. Nicolas de Piérola. En este sentido, la mayor oferta de este servicio se encuentra en los subsectores centro y sur.

Estas grandes líneas de transporte, se reconocen con una temporalidad particular, debido a la larga duración de sus recorridos y su gran capacidad de pasajeros. Estos buses se van llenando poco a poco y son líneas que toman mucho tiempo en completar su recorrido. Esto tiene que ver porque los buses recorren arterias principales que justamente en las horas punta se encuentran congestionadas. Si bien, no dejan de regirse por las dinámicas de horas punta, se enfocan más en completar su trayecto por la ruta establecida, a diferencia de las líneas de custer o combi, no toman atajos ni cortan arbitrariamente su lugar de origen o destino.

Esto pudo interpretarse de los testimonios de los entrevistados, cuando refieren que toman buses cuando salen temprano porque van directo a su destino, es decir no tienen que hacer conexiones, pero toman mas tiempo en llegar. Así también, se reconoce que son un sistema fiable y cómodo, en el sentido de que no entran a la dinámica de competencia que caracteriza los otros medios de transporte público antes mencionados, y llegan a su destino. Otra característica que refieren es en torno a su tamaño, ya que los pasajeros afirman que pueden ir sentados, especialmente en VMT o VES por ser distritos de origen donde los buses tienen sus estaciones de salida o llegada. Sin embargo, esto coincide con otros medios de transporte; uno de los entrevistados señaló que encuentra el bus vacío porque lo toma en uno de los primeros paraderos; y otro, decía que al momento de tomar combis las encontraba vacías porque coincidía que los puntos donde lo tomaba, tanto de ida como de vuelta, eran paraderos iniciales.

Mucha de esta información es conocida en la literatura sobre transporte público; sin embargo, se pudo obtener mayor información del funcionamiento de las líneas de buses por uno de los entrevistados que trabaja en una de dichas empresas denominada Esfuerzos Unidos. Esta empresa tiene buses grandes para recorridos largos que llegan hasta Los Olivos en un tiempo aproximado de 3 a 4 horas; y otros mini buses que realizan rutas cortas desde San Gabriel alto en VMT hasta la Bolichera en el límite distrital de Surco, que toman 40 - 60 minutos.

El operador de transporte entrevistado es un chofer, al igual que su padre, quienes tienen vehículos propios con los cuales trabajan, pagando una cuota mensual a la empresa de transportes. Si bien, es la misma empresa, esta tiene vehículos diferentes como buses para rutas largas y combis para rutas cortas. En el caso de nuestro entrevistado, él tiene una combi, nos indica que fue más fácil acceder a la empresa por el contacto de su padre, quien tiene un bus. Señala que es difícil el acceso y muy altos los costos, pero que gracias a que conocían a su padre, le fue fácil entrar a trabajar en la misma empresa, además que él trabaja desde joven con su padre, incluso antes de tener la mayoría de edad y por eso lo conocen. (Entrevista con Fernando, chofer de combi, 27 años)

Como hiciste para ingresar a la empresa? Costos? Permisos?

Se paga un cupo, te acercas a la empresa y coordinas con el encargado para pagar. Aprox se paga 5 mil soles para que te den la autorización para trabajar en la

ruta. Con tu propio transporte, la unidad ya está inscrita y puede trabajar normal. Cupos son limitados, depende del tamaño de la ruta. La municipalidad te da los cupos, 35 unidades en su empresa, por ejemplo, entre todos se conocen. Los chinos (otra línea de transporte tradicional), por ejemplo, tienen alrededor de 60 unidades.

(Apuntes de la entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

Entre las rutas que fueron nombradas por los entrevistados, dentro de la tipología de los buses se mencionan las siguientes: Continental a Benavides/Primavera, Transporte Zevallos a Surquillo, Bus Línea 10E a Miraflores/ Jesús María y línea G a Lurín.

Los horarios y costos de este medio de transporte varían de acuerdo a la distancia, ya que no hay una sola tarifa fija. El precio del pasaje para adultos es desde s/.1.00 hasta s/.3,5 aproximadamente por hacer el recorrido completo; el cual, puede llegar a tardar entre 2 y 4 horas dependiendo de la distancia y la hora. Por ejemplo, se indica que el recorrido de los buses que llegan a puente piedra, puede tardar hasta 4 horas; por otro lado, para llegar a Jesús María, puede tomar hasta 2 horas.

Ilustración 13. Buses de Transporte Público Tradicional



Fotografías de la autora (2021)

- **Combi, cúster y micro**

Estos vehículos forman parte de la oferta de transportes públicos que se formó luego de la liberalización económica, debido a la oportunidad de importación de vehículos de segunda mano y la concesión de rutas a empresas privadas. Sus nombres derivan de los modelos de vehículos que se exportaron, como la Toyota Couster y las mini vans o micro buses que semejaban el modelo del Volkswagen kombi.

Coinciden con una época de alta demanda de transporte público, luego de la ola migratoria de los 80's que desbordo la ocupación de las laderas en las periferias de la ciudad. Son la representación de la problemática que surge sobre el transporte informal, en tanto la mayoría la constituyen vehículos usados y en mal estado. Sin embargo, es parte del sistema que más rápido se adapta a la nueva demanda de transporte, variando constantemente sus recorridos o implementando nuevas rutas, aun cuando sea de manera clandestina.

Esta tipología de transporte público se caracteriza por tener una amplia y variada oferta de rutas de menor distancia. Son conocidas por generar inseguridad en sus trayectorias; también llamadas "las combis asesinas" porque realizan competencia entre ellas para captar los pasajeros y llegar en el menor tiempo posible a su destino. Esto último hace que se les

identifique como más rápidas a la hora de querer hacer trayectos cortos o de conexión con determinados paraderos claves.

En este sentido, si bien su dinámica formal se enmarca en la modalidad de una empresa de socios en el transporte, como la mayoría del transporte público. Una parte de este sistema, se caracteriza por el alquiler de rutas a terceras personas (no necesariamente conocidos o familiares) y el pago de cuotas para obtener el acceso a la ruta. Así también, se dice que de las empresas formales que cumplen los lineamientos, se distinguen otros grupos que ponen en funcionamiento carros viejos y en mal estado; los mismos que no cumplen con acuerdos de días y horas de salida, sino que salen cuando pueden. Esta modalidad se repetirá en otros medios de transporte informal y es lo que se conoce como “los piratas”.

En la zona de encuesta, se puede identificar gran parte de la oferta de transporte cubierta por la modalidad de combis, custers o micros. Este medio de transporte es quizás el más flexible para entrar y salir de la zona de encuesta a otros distritos aledaños. Debido a su tamaño reducido pasan por vías de menor jerarquía pero que coinciden en ser reconocidas como las avenidas de uso principal para movilidad del distrito. Esto supone también que puedan brindar un servicio más rápido, ya que toman vías secundarias que muchas veces incluso van a cambiar espontáneamente para ahorrar tiempo. Esto hace que sea referido como un sistema menos fiable y seguro que el de los buses.

Así como parte de sus características, estas empresas también son referidas por diferentes nombres sobre una sola línea; ya que, como se ha explicado, puede haber mucha diversidad en el uso de una sola ruta. En particular, se reconoce una misma empresa de custers que lleva diferentes nombres como Holrex o Holding Express o el Grupo Orión; esta tiene gran importancia sobre el sub sector norte, sobre la Av. Nicolas de Piérola. Sobre esta vía las combis se constituyen el principal medio de transporte a todo lo largo de la avenida, donde entran en competencia, entre si y con otras líneas de buses que pasan por la misma avenida. Así también, existe una amplia variedad de empresas de combis en los otros sub sectores, especialmente en el centro por concentrar la mayor cantidad de vías de principal uso.

Los horarios de este medio de transporte también son flexibles, en la medida que ofrecen su servicio fuera de los horarios establecidos formalmente. Es la oferta de transporte que brinda cobertura a altas horas de la noche, durante las madrugadas y muy temprano por las mañanas. Sus costos varían de acuerdo a la distancia y la hora de servicio; sobre todo, si están brindando un servicio con horario excepcional. La mayoría de trayectos que cubre son cortos, a comparación de los buses que atraviesan la ciudad, estas rutas llegan a Miraflores, San Borja, La victoria, Chorrillos, en el centro de la ciudad.

En el caso de la zona de estudio, se observó en el campo que uno de los destinos más importantes se ofrece hacia Miraflores, por la av. Benavides. Así también, este recorrido se puede ofrecer hasta altas horas de la noche, ya sea saliendo por pista nueva o por la av. los héroes. El trayecto puede costar desde s/.1.00 hasta s/.2,5 aproximadamente por hacer el recorrido completo, el cual, puede llegar a tardar entre 30min y 90min horas dependiendo de la distancia y la hora.

“Solo hay 3 líneas. Empresa URANO buses, TRANLIMA buses, HOLDREX custer van a Miraflores, Benavides; todo Pista Nueva y bajan por Benavides. Son custer y buses también. Estas demoran 2 o 3 horas porque bajan de arriba de villa maría. Y bajan lento van parando. Pista nueva ya por la ciudad hay se quedan. Por pista nueva hay un traficazo, a la altura de ciudad tráfico horrible.” (Entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

Ilustración 14. Custer Holrex (der) y Combi T-2 (Izq) en Pista Nueva



Fotografías de la autora (2021)

- **Metro de Lima**

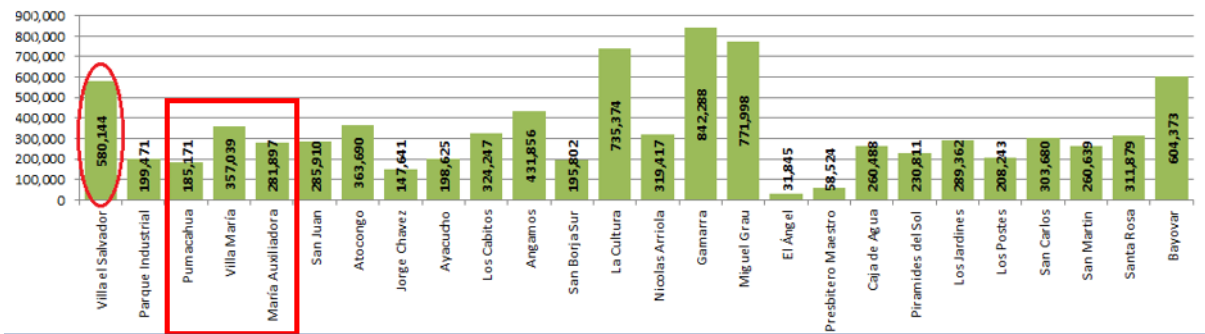
El Metro es parte de las nuevas políticas del sistema de transporte público masivo. La primera y única línea en funcionamiento desde el año 2011 es parte de lo que se proyecta como una Red Básica de seis líneas de metro en la ciudad Este nuevo sistema de transporte público conecta las áreas urbanas marginales del sur y el nor-este con el gran centro consolidado de la metrópoli. Es percibido como un sistema con altos niveles de tecnología y un símbolo de modernidad, por lo cual es el medio de transporte más valorado entre los limeños (LCV, 2019).

Como se mencionó anteriormente, el proyecto del metro estuvo abandonado por más de 25 años, luego de que empezara su construcción. Esto significó un deterioro de las áreas aledañas a la vía férrea en todo lo largo de la Av. Pachacútec, dentro de VMT. Sin embargo, desde su funcionamiento las estaciones han dinamizado la movilidad en la zona. Así también, la ausencia de corredores articuladores a este gran medio masivo de transporte se presenta como una oportunidad para el sistema de transporte, público o privado, formal e informal.

En este sentido, se ha demostrado como la alta afluencia de usuarios en las estaciones del metro han generado cambios en la gestión de los espacios públicos donde se encuentran. Reproduciendo, muchas veces, desigualdades urbanas en su forma de gestión, de acuerdo al distrito donde se ubican. Este es el caso de Lima Sur, donde las estaciones de Metro se han vuelto espacios de conflictos entre transportistas que ven como una oportunidad brindar sus servicios, lo más cerca posible a la estación (Chavez, 2019).

El distrito de VMT cuenta con tres de las 26 estaciones de la línea de Metro de Lima. Las estaciones dentro del distrito son María Auxiliadora, Villa María y Pumacahua. Como podemos observar, ya por el 2016, la afluencia de los usuarios del Metro solo en la Estación Villa María era mayor de 11 mil personas por día, siendo la segunda más importantes de Lima Sur, luego de la estación final en Villa el Salvador. Se sabe que durante el 2018 hubo una reestructuración del servicio, aumentando los trenes y su frecuencia, por lo que a la fecha brinda cobertura a un mayor número de usuarios.

Ilustración 15: Afluencia de usuarios de Metro por estación en el 2016



Fuente: Línea 1 del Metro de Lima

El tiempo promedio de viaje en el recorrido total de la Línea 1 es de 54 minutos, con un intervalo de paso de los trenes de 3 minutos en hora punta de lunes a viernes y de 6 minutos en hora valle. Los días sábados, el tiempo en hora punta es de 4 minutos y en hora valle se mantiene en 6. Los días domingos el tiempo se mantiene estable a lo largo de día, siendo el intervalo de 9 minutos de espera. Los costos del pasaje se han mantenido en el tiempo, siendo 1.50 soles para adultos en general, y de 0.75 soles para escolares y universitarios. (LCV, 2019)

Ilustración 16. Metro de Lima en VMT



Fotografías de la autora (2021)

Las Estaciones de Metro Villa María y María Auxiliadora fueron referidas por nuestros entrevistados como puntos de intermodalidad para tomar el metro. Es decir, que tomaban una moto hasta la estación y tomaban el metro hasta otro punto de la ciudad, donde luego tenían que volver a tomar otro medio de transporte. Normalmente, aparece como rutina de movilidad para los entrevistados cuando tienen que dirigirse al centro. Se reconoce como la alternativa más rápida.

Uno de los entrevistados, también refirió que utilizaba el metro para ir a su trabajo en Miraflores; ya que era la manera más rápida de llegar. Como se presentará en detalle más adelante sobre las rutinas de movilidad, este entrevistado hacia conexión en Javier Prado con otro medio de transporte del sistema de corredores de buses, teniendo que gastar mucho por la ida y vuelta. Si bien, reconoce que hay otros medios de transportes que pueden dejarlo en su destino, él prefería el metro porque era más rápido, demoraba solo 30 – 45 min, distribuyendo su tiempo de la siguiente manera:

“El Tren llega rapidito. 5 min moto, tren 25 min, corredor 15 min. De regreso es un poco más porque en la noche hay más tráfico, ya ahí se demora 1 hora porque hay cola en el tren.” (Entrevista con Luis, albañil, 36 años)

- **Alimentador Metropolitano**

Los buses alimentadores del Metropolitano son parte del sistema de articulación del sistema BRT ofrecido en las zonas aledañas del distrito. La ruta que llega a esta parte de Lima Sur es la AS - 04, viene desde la estación final Matellini en Chorrillos por la Av. Huaylas e ingresa por la Av. el Sol, teniendo como paradero final la Av. Revolución, en Villa el Salvador

Este servicio queda un poco de lado en la zona de estudio, por la amplia oferta de transporte que se brinda hacia el distrito de Chorrillos. Asimismo, no fue referido por ninguno de los entrevistados. Sin embargo, se pudo observar en una de los recorridos realizados en campo.

Ilustración 17. Alimentador del Metropolitano en Av. el Sol – Villa el Salvador



Fotografía de la autora (2021)

4.3 Otras formas de transporte privado que ofrecen servicios públicos

Los colectivos, los mototaxis y los mototaxis son otras formas de transporte público que se ofrecen como transporte privado. A continuación, se muestra la diferencia entre ellas y la cobertura que ofrecen:

- **Colectivos**

Aunque el servicio de colectivo es uno de los modos de transporte más antiguos que se ofrecen de manera informal en la ciudad, podemos intuir que en la zona de estudio este tipo de transporte se originó con el funcionamiento del metro en 2011, ya que este servicio se ofrece en paradas de alta frecuencia como el metro.

Este tipo de transporte se ofrece en forma de taxi compartido, donde los usuarios se encuentran en su destino. La dinámica consiste en llenar el coche de usuarios que quieran ir rápida y directamente a un punto de la ciudad. Una vez que el vehículo está lleno, realizan el trayecto directamente y sin paradas, por lo que es una forma muy eficiente de viajar en poco tiempo. Hay muchos tipos de colectivos, desde los anticuados coches de caballos hasta los microbuses, coches y mototaxis.

En el caso particular de la zona de estudio, se propusieron furgonetas modernas para llevar a la gente a la estación de metro VMT. Estas furgonetas circulaban por la avenida Pachacutec, en el tramo paralelo a la línea del metro, y podían cargar hasta 2,0 s/. 2.0, ofreciendo un servicio de menos de 5 minutos, simplemente para ofrecer una ruta que no está cubierta por la oferta de transporte.

Ilustración 18: Colectivo en la zona de estudio



Fotografía de la autora (2021)

- **Mototaxi**

El mototaxi también se originó en los años 90 como resultado de las políticas de ajuste estructural que afectaron al sector del transporte al reducir el precio de los vehículos, aumentando así la motorización privada. En 1991, la liberalización de las rutas de transporte hizo explícito que "el Estado entra en otro tipo de pacto social, en el que espera que los propios sectores populares se hagan cargo de resolver su acceso al transporte" (Vega Centeno, 2004: 86).

En 1999 se intentó regular el servicio de mototaxis dentro del marco normativo que permite su circulación y el registro de asociaciones de mototaxis, sin embargo, no reconoce su integración en el plan integral del servicio de transporte (Valdiviezo, 2013).

También se realizó un estudio en Chorrillos, que se considera un caso emblemático de la formalización de este nuevo medio de transporte en la ciudad de Lima (Plas & Galindo, 2015).

En general, los mototaxis operan con una licencia de una empresa de transporte que tiene paradas o límites específicos en su área de cobertura. Sin embargo, excepcionalmente, forman parte de la planificación integrada del transporte.

Hay una amplia gama de mototaxis que operan de manera informal, ya sea en rutas de empresa o privadas. Así, al igual que otros servicios informales, los mototaxis funcionan en función de la oportunidad.

Se consideran una forma de ganar dinero en el día a día, prestando servicios en zonas no atendidas por la oferta formal. En algunos casos, se ven como un medio de superación, una forma de vehículo familiar y una herramienta de trabajo, por lo que se plantean hacer la inversión para comprar o alquilar uno.

Han sido reconocidos como una alternativa al transporte público que ha cobrado importancia en la década de 2000, denominada en algunos estudios como un "modo de transporte adecuado".

Según un análisis de la movilidad en torno al transporte informal en Lima, los viajes diarios con este tipo de vehículos se duplicaron del 3,6% en 2004 al 6% en 2012. Se encuentran en 33 de los 43 distritos de Lima (Fachbereich et al., 2019). También se reconoce que este medio de transporte es necesario para cubrir la falta de oferta de transporte formal en las zonas urbanas en pendiente o en las zonas marginales con mal acceso por carretera

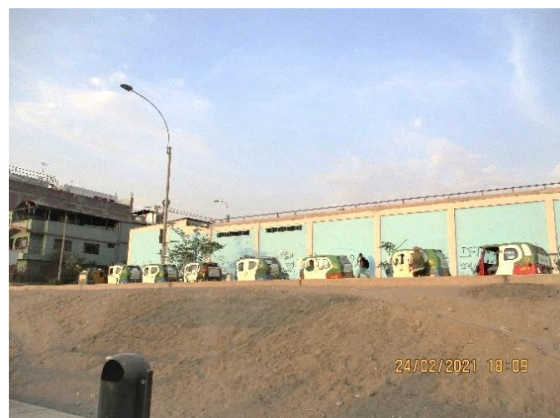
En la zona de la encuesta, los mototaxis se identifican como el principal medio de transporte, debido a las características de la zona en pendiente. Aunque se reconocen los viajes cortos en combis y mototaxis, se indica que estos últimos pueden ir más lejos, pasar por carreteras no asfaltadas e incluso prestar un servicio de puerta a puerta, si el pasajero está dispuesto a pagarlo. En relación con esto, existe un problema importante en cuanto a los conflictos territoriales entre los mototaxistas y las paradas que generan mayor interés, incluyendo las de uso colectivo o zonal (Chávez, 2019)

La tarifa media de un mototaxi solía ser de 1 s/. para viajes cortos, pero ha aumentado a 1,50 s/. debido a la crisis sanitaria. A veces, dependiendo de la parada y de la hora del día, estos vehículos también ofrecen servicios de colectivo, es decir, llevan a diferentes pasajeros por la mitad del precio de 0,50 s/. Sin embargo, se informa de que, debido a los protocolos de pandemia, ya no prestan este servicio o, al menos, es menos frecuente, ya que la gente prefiere viajar sola.

En la entrevista con el mototaxista, nos cuenta que forma parte del grupo de motos que ofrecen su servicio en la estación y nos explica un poco su dinámica. Destaca su flexibilidad para ofrecer servicios en zonas más remotas, cobrando hasta 12-15 veces el precio medio. También señala que las motos normalmente tienen una cobertura, y luego hay otras motos que se encadenan a rutas más largas y tienen otros precios:

"Trabajo en la asociación de la estación de Villa María del Triunfo, hay 40 motos que sólo trabajan para Villa María. Están todos en la propia estación, haciendo cola para salir con un pasajero".... Cuando está más arriba, puede alcanzar un máximo de 15-20 soles. Hay gente que vive en la colina y hay otras paradas donde van otras motos, por ejemplo, al mercado, donde van solos en la colina. (Entrevista con Luis, chofer mototaxista, 36 años)

Ilustración 19: Mototaxi en la zona de estudio





Fotografía de la autora (2021)

- **Moto lineal**

La moto lineal es un nuevo medio de transporte que se ofrece como taxi personal. Este servicio está prohibido, por lo que opera de forma ilegal. Sin embargo, se han convertido en una alternativa muy popular por su rapidez, especialmente en periodos de gran afluencia.

Este medio de transporte se ofrece públicamente desde hace algunos años, y se creó al mismo tiempo que el inicio de servicios masivos como el Metropolitano y el Metro de Lima. Operan en las paradas de autobús, entrando y saliendo rápidamente sin ser identificados por las autoridades u otros operadores oficiales de la zona.

Ilustración 20: Moto lineal esperando a un pasajero en la estación VMT



Fotografía de la autora (2021)

Ilustración 21: Moto lineal: esperando a un pasajero (izquierda), con un pasajero (derecha)



Fotografía de la autora (2021)

El funcionamiento de estos servicios ha sido noticia. En particular, en las estaciones de metro, donde la moto se aparca en las proximidades y el conductor espera a los posibles clientes en la parada, llamándolos en el momento o a través de un tercero que le llama para que recoja al usuario. Este servicio ha llegado a provocar importantes conflictos entre los distintos operadores de transporte, como se vio en la estación de metro de Cabitos, en Santiago de Surco. Normalmente es un servicio que pasa desapercibido porque no hay muchas ofertas; sin embargo, ha aumentado debido a los grandes problemas de tráfico en la ciudad.

Operan directamente, utilizando las redes de telefonía móvil para coordinar su servicio, ya sea entre sí o directamente con los pasajeros. Había incluso una aplicación que permitía el contacto directo con un conductor, pero el Ministerio de Transporte la bloqueó.

Ofrecen un servicio diferenciado. Debido a su elevado coste y a su condición de ilegales, tienen que ofrecer un servicio muy rápido y casi invisible para el público. Pudimos saber más sobre este medio de transporte gracias a una entrevista con un conductor que ofrece sus servicios en la estación de metro VMT; nos explica lo siguiente:

"...siempre ha habido motos, pero no está permitido por las autoridades. Lo que hacen es juntarse con un grupo de whatsapp, y al primero que aparezca, se juntan y buscan un tirador para el pueblo. Ahora son 5 en su grupo y antes eran 25, pero con el covid, la gente ya no sube mucho... Los que tienen tiempo ya tienen a sus conocidos y a los demás en la cola les llaman. Me tiran a mí o yo a los pasajeros, le llaman a él porque ha hecho sus cartas. Ahora es lento, la gente sigue teniendo miedo. Pero hay gente que se sube porque tiene que ir a trabajar. (Entrevista con Pedro, conductor de moto lineal, 34 años).

También explica su dinámica con otros actores como los mototaxistas, dice que hay una dinámica tranquila por el momento porque la persona que trabaja con él conoce a los otros conductores; pero reconoce que hay un conflicto latente. En cierto modo, expresa que hay cierta solidaridad para los que necesitan trabajar por el momento, porque se están recuperando de la crisis y el servicio es débil. Pero menciona que más adelante, cuando vuelva la normalidad, será peor, habrá más conflictos en torno a los pasajeros.

"Espero en la esquina, estamos lejos de los mototaxistas, así que ni siquiera me ven, sólo espero a que me llamen. Acaba de llegar y le pone un casco al pasajero. El conductor tiene que hacerse el tonto, hasta ahora no ha tenido problemas, pero sabe que viene. El jalador le dice que no se preocupe que lo conocen, le dan 2 soles por cada servicio por cada 2 rondas. Él recibe sus 30-40 soles, nos reunimos y hacemos algo para compartir, una comida o algo así. (Entrevista con Pedro, conductor de moto lineal, 34 años).

También explicó sus estrategias para evitar el control policial. Incluso nos habló de su forma de enfrentarse a las autoridades: si es necesario, pagan la multa, ya que es más rentable que no trabajar. Su principal estrategia es decir a los pasajeros que son parientes o conocidos y que no están tomando un taxi, sino que viajan juntos. A continuación, se presenta el testimonio que mejor describe esta situación:

"Con todo, somos fantasmas, porque si nos ven, nos quemamos"... "Nos comunicamos allí, nos separamos para que no nos vean juntos. La policía, más que nada, no tiene mucha fiscalización. Dicen que tienen una comunicación con el pasajero, dicen que es su familia la que transportan. (Entrevista con Pedro, conductor de moto lineal, 34 años).

El precio de un servicio normal de corta distancia puede costar entre s/.10 y s/.15. como mínimo; depende de la zona donde se encuentre y de la precisión del punto de partida. Sorprendido por la gran diferencia de precio en comparación con otros medios de transporte para viajes cortos, se le pidió al conductor que definiera un poco el perfil de las personas que pagan por este servicio. Nos dice que suelen ser personas que tienen que llegar al trabajo a tiempo y se retrasan demasiado como para tomar otro medio de transporte, que están desesperados, que se retrasan o que han olvidado algo y tienen que volver a casa a toda prisa. Siempre se plantea la cuestión de cómo pueden pagar estos precios las personas con bajos ingresos, especialmente en el trayecto de vuelta a casa:

"La gente prefiere pagar para que sus hijos hagan los deberes, porque si no llegan y los encuentran dormidos" (Entrevista con Pedro, conductor de moto lineal, 34 años).

4.5 Otras ofertas de transporte privado

Las otras formas de transporte que se ofrecen en la zona de la encuesta giran en torno a la modalidad de taxi: el taxi normal que circula por la zona (formal o informal), el taxi de carga (pequeños camiones que se ofrecen para transportar cosas grandes), el taxi por aplicativos (los servicios de aplicativos operan en Lima).

También se identifican los autobuses grandes para dejar a la gente en las paradas clave para el uso local. Las entrevistas revelaron que este tipo de transporte es ofrecido por algunas empresas que ponen este servicio a disposición de sus trabajadores. Dos de los cinco entrevistados, residentes en la zona de estudio, mencionaron que ellos y/o sus familiares se desplazan a las paradas clave donde esperan los autobuses de la empresa donde trabajan. Esto coincide con el modelo del distrito dormitorio, donde la mayoría de los residentes de la zona son trabajadores que tienen que ir a puntos específicos de la ciudad donde se concentran las ofertas de trabajo. En este caso, se menciona a Lurín como barrio de destino, donde toman este tipo de transporte.

Ilustración 22: Los autobuses de la empresa recogen a los trabajadores en VMT



Fotografía de la autora (2021)

A continuación, encontrará una tabla con información sobre los diferentes medios de transporte público que se ofrecen en la zona de estudio o en sus proximidades como lugares de referencia. El cuadro incluye una clasificación de la zona de cobertura, el tipo de parada y las vías de acceso. El cuadro incluye una clasificación de la zona de cobertura, el tipo de parada y las vías de acceso, así como el tipo de ruta y el tipo de transporte que se encuentra en la zona de estudio.

Ilustración 23: Tipología de la oferta de transporte en VMT

Oferta de Movilidad en la Zona de encuesta VMT



	Buses	Custers y Combis	Moto taxis	Línea 1 Metro de Lima	Moto lineal Colectivos	Alimentador Metropolitano
Cobertura	Metropolitana	Lima Sur y Lima Centro	Lima Sur	Metropolitana	Lima sur o Metropolitana	Lima Sur
Tipo de Paradero	De uso zonal	De uso zonal	De uso masivo, zonal y barrial	De uso masivo	De uso masivo o zonal	De uso zonal
Vías de acceso	Vías principales	Vías principales y secundarias	Vías principales y secundarias	Vías principales	Vías principales y secundarias	Vías principales
Tipo de Trayecto	Largo	Corto o Largo	Corto	Largo	Corto o Largo	Corto
Tipo de transporte	Formal	Formal e informal	Formal e informal	Formal	Informal	Formal
	Todas subzonas	Todas subzonas	Todas subzonas	Fuera subzonas	Fuera subzonas	Fuera subzonas

Fuente: Elaboración propia

4.6 Condiciones de movilidad en la zona de la encuesta

- **Acceso en pendiente**

Como se ha mencionado anteriormente, gran parte de la zona de estudio está situada en laderas que pueden alcanzar grandes alturas. Esto repercute en el acceso a las carreteras, en la oferta de transporte y en los modos de movilidad activa, como el ciclismo y los desplazamientos a pie.

Así, podemos identificar que las condiciones de del espacio son deficientes, por lo que muchos habitantes prefieren utilizar el transporte público para los desplazamientos cortos. Aunque esta opción es posible para las personas que viven en las zonas más consolidadas, no lo es para la mayoría de las personas que viven en las zonas más altas. Por lo tanto, se sabe que cuanto mayor sea la pendiente, menor será el nivel de acceso por carretera.

Ante esta realidad, las escaleras son una de las formas de acceso más populares en estas zonas empobrecidas de la ciudad. Estas escaleras pueden construirse por iniciativa de los ayuntamientos, los programas de infraestructuras urbanas o incluso por los propios habitantes, que se organizan para mejorar el acceso a sus viviendas. De este modo, las propias escaleras son ya un símbolo de consolidación, ya que muchas de estas urbanizaciones siguen teniendo carreteras sin asfaltar o caminos improvisados a medida que las viviendas se expanden hacia zonas más altas.

Ilustración 24: Condiciones de acceso en VMT.



Fuente : Sitio web AAHH Virgen de la Candelaria

- **Uso de la bicicleta**

Durante las visitas a la zona de estudio se recogieron las características espaciales que desaconsejan el uso de la bicicleta, tal y como se mencionó en las entrevistas, debido a las condiciones geográficas de la ladera que no favorecen el uso de este medio de transporte. Además, la precariedad del firme y las condiciones de acceso en las zonas áridas aumentan el peligro sobre la pendiente

Aunque se ha observado el uso de la bicicleta en las áreas de referencia circundantes para nuestra área de estudio en términos de VMT, estas condiciones no son propicias para el uso de la bicicleta. Las zonas urbanas más planas y consolidadas también resultaron poco atractivas para el uso de la bicicleta.

Ilustración 25: Uso de las bicicletas en el VMT. Escaleras del metro a la estación VMT (arriba), subiendo la cuesta de la avenida Pachacútec (abajo).



Fotografía de la autora (2021)

Carriles para bicicletas: Se han identificado carriles para bicicletas en dos carreteras principales cercanas al área de estudio, en lo que se ha reconocido como rutas de entrada y salida. Se encuentran en la avenida Salvador Allende en el SJM y en la avenida El Sol en el VMT. La primera, al ser una avenida central para el subsector norte del área de estudio, podría

identificarse como de muy alto potencial de movilidad. Sin embargo, se observa que el intenso tráfico de vehículos que circula por esta vía afecta al paso de los ciclistas y que, además, hay un tramo bastante largo de la vía que está cerrado por vallas, una realidad ya conocida en la ciudad que tiende a privatizar o segregar espacios públicos como estos

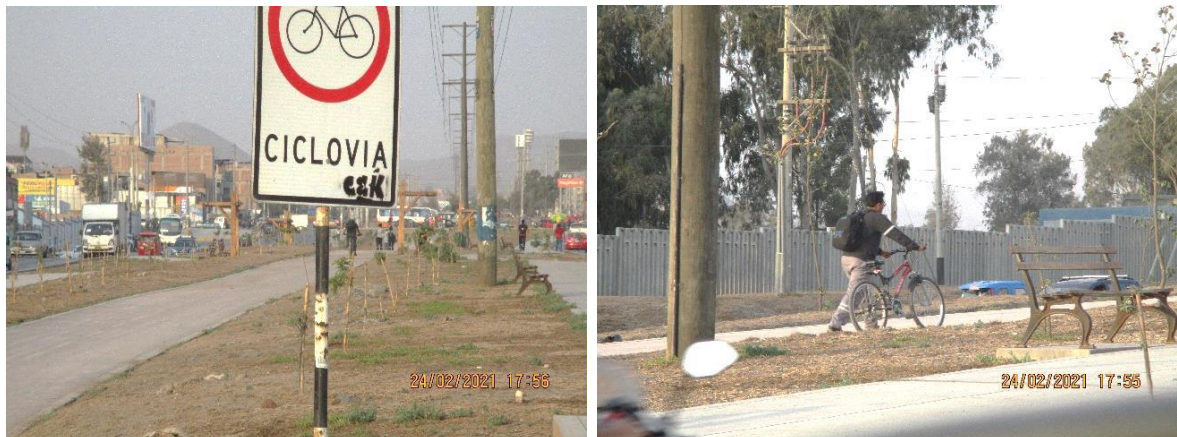
Ilustración 26 : Ciclovías en la Av. Salvador Allende -SJM.



Fotografía de la autora (2021)

En mejores condiciones de sus dimensiones, podemos observar el carril bici de la Av. el Sol en el vecino distrito de VES. Como puede verse en la siguiente fotografía, este carril bici es amplio y continuo. Sin embargo, también tiene una ligera pendiente, por lo que algunas personas suben a pie con sus bicicletas.

Ilustración 27: Ciclovías en la Av. el Sol - VES



Fotografía de la autora (2021)

4.7 Perspectivas y proyectos de transporte y movilidad

Las entrevistas nos informaron de diferentes proyectos realizados o previstos en la zona de estudio o en las zonas de referencia de su entorno inmediato.

La principal referencia fue la obra de circunvalación que se realizó en la Av. los Héroes en SJM, ya que fue un proyecto que duró mucho tiempo y que afectó directamente a los habitantes de todo el sur de Lima, ya que era una vía de entrada y salida al resto de la ciudad. La entrevistada, Ana, nos contó que, durante el periodo de obras, el tiempo que normalmente tardaba en llegar a su parada era de 30 minutos, y que, con las obras, el tiempo de espera había aumentado a 30 minutos debido al tráfico. Sin embargo, se reconoce que el flujo de vehículos mejoró considerablemente una vez finalizadas las obras, que duraron tres años.

La misma referencia se hizo a la Av. Pachacútec (en la Real Plaza) y a la Av. José Gálvez. Algunas de estas obras se realizaron en el marco de un convenio entre las municipalidades de VES, SJM, Pachacamac y Lurín en Lima Sur. La Mancomunidad Lima Sur detalla las obras que se han realizado como resultado de esta alianza estratégica, entre ellas el tramo entre la avenida Pachacútec y Huáscar, que atraviesa el palacio municipal y la plaza de armas del VMT. Así como la concurrida avenida Salvador Allende, el mercado El Sol y la maternidad VMT.

Ilustración 28: Trabajos en la Av. Salvador Allende.



Fotografía de la autora (2021)

Ilustración 29: Bypass de la Av. Pachacutec y Av. Huascar en VMT



Fotografía de la autora (2021)

En cuanto a los planes futuros, se mencionó un proyecto de autobuses alimentadores en las estaciones de metro de Lima. Según el conductor del autobús, esto es percibido negativamente por los operadores de transporte, ya que perjudicará al transporte público local y a las empresas. Se dice que, en lugar de este proyecto, habría que retirar algunas líneas de las empresas y exigir nuevas unidades de transporte para renovar la flota que actualmente presta servicios. También se dice que hay que regularizar a otras empresas que trabajan de manera informal en las rutas no abastecidas, que hay que ampliar las rutas actuales y que hay que llegar a otros puntos clave, que son zonas donde ha aumentado la demanda.

5. Rutinas de movilidad

Se realizó una descripción de las diferentes rutinas de movilidad que realizan los entrevistados y sus familiares cercanos, por viajes de trabajo y/o estudios. Se preguntaba por su rutina de viaje antes de la pandemia, a fin de captar la diversidad de patrones de viaje sin considerar las restricciones del contexto sanitario. Sin embargo, muchas veces el costo de los viajes se condunían por un tiempo de post pandemia y la subida de precios, por lo que será precisado según sea el caso.

Se elaboró cuadros resumen con el destino, el tiempo, el coste, el modo de transporte y la ruta de cada encuestado y las personas a las que se referían. A partir de esta información es posible distinguir entre los viajes cortos dentro del distrito y los viajes largos a otras partes de la ciudad.

5.1 Viajes cortos

En cuanto a los viajes cortos, el dato más importante es que los entrevistados residentes en la zona de estudio; utilizan los mototaxis o combis que se ofrecen en los paraderos cercanos a su domicilio para dirigirse a otros paraderos claves. Estos viajes no duran más de 10 minutos en vehículo motorizado, pero a pie pueden durar más de 30 minutos, debido a las difíciles condiciones de acceso.

Se observa que estos desplazamientos cortos se realizan principalmente a los paraderos masivos o zonales, donde se concentran la mayoría de los servicios de transporte a otras partes de la ciudad. Es decir, el viaje corto no pretende llegar a una parada cercana del distrito, sino a los puntos intermodales más importantes de los alrededores.

El siguiente mapa, muestra el trayecto de 5 de los 6 entrevistados en la zona de encuesta. Algunos de ellos, coinciden en tomar motos taxi o combi para llegar a la estación del metro más cercana de su domicilio Es importante señalar que estos costes se encuentran con un aumento del 50% debido a un periodo posterior a la crisis sanitaria, donde se ha eliminado la tarifa por trayectos reducidos.

Mapa 20: Rutas de viaje de corta distancia de los encuestados



Fuente : Elaboración propia

Otras rutas cortas manifestadas por los entrevistados y sus conocidos, es sobre su movilidad a los distritos vecinos. De la misma manera, se ha manifestado que la mayoría realiza estos trayectos en moto taxi o moto lineal, solo en algunos casos se menciona el uso del bus o del auto.

La siguiente tabla muestra los viajes cortos de nuestros encuestados. Así también, se presentan las rutas con más demanda para trayectos cortos dentro de la zona de estudio o en su entorno de referencia.

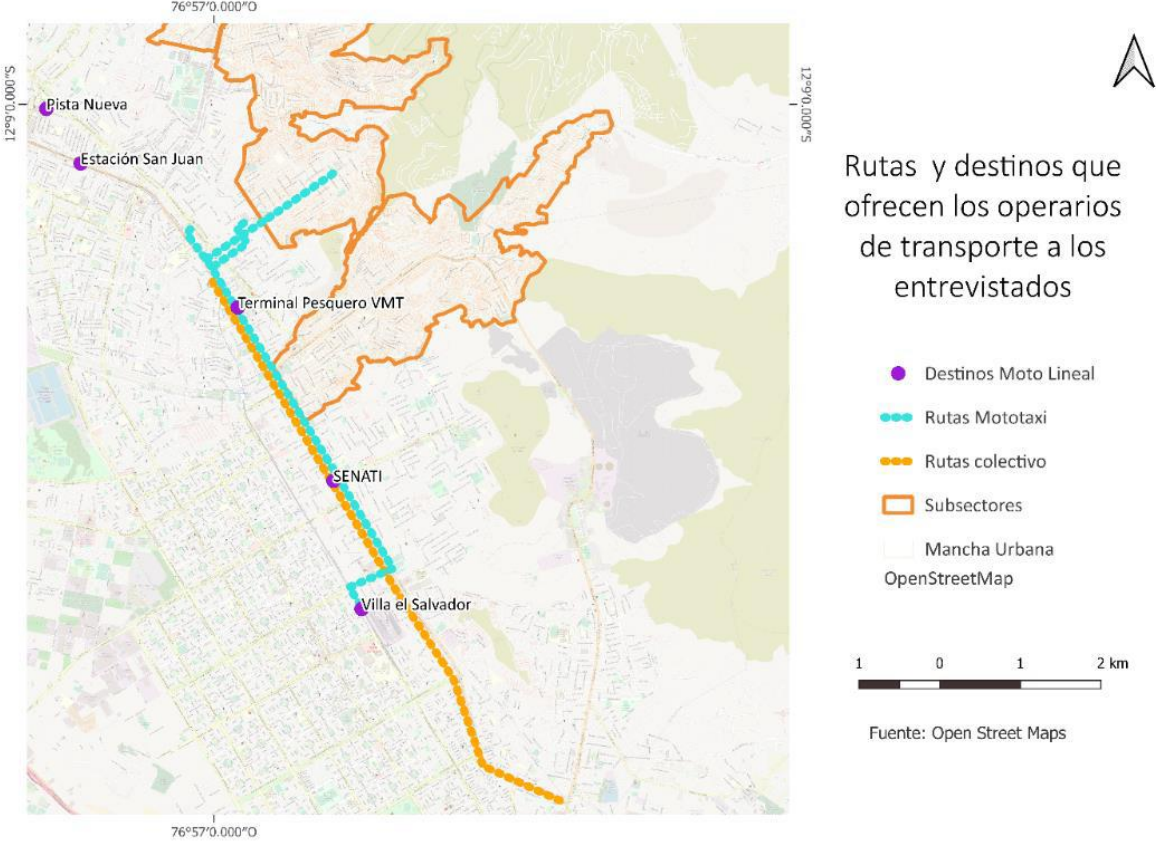
Tabla 11: Rutas cortas manifestadas por los entrevistados

Tipo de Ruta	Entrevistado	Destino	Tiempo	Costo	Modos	Ruta
Corta	E4	VMT Nueva Esperanza	10 min	S/.1 x persona S/.8 ida y vuelta	Moto taxi	Bajan en moto con su familia a negocio propio, la moto que lo conoce lo lleva con su familia, pagan 1 sol cada uno.
Corta	E7	San Juan de Miraflores	20 ô 40 min 15min moto	S/1.00 -S/1.50	Bus, Moto	Camina desde su casa tres cuadras a paradero, toma la 23 C ô la 36 hasta Ciudad. Toma Moto taxi para ir a la municipalidad
Corta	E8	VMT Comisaria	5min	S/.1.00	Moto taxi, moto lineal o auto	Antes tomaba moto en la esquina de su casa para ir a la comisaria pero ahora ya no usa transporte público, solo usa su moto o su auto.
Corta	E10 Moto Lineal I	VMT, VES, SJM	15 min	10 -15 soles	Moto lineal	<u>Mañana:</u> rutas pequeñas a pista nueva, ciudad, av san juan, av el sol, lo más lejos parque zonal o mall. <u>Noche:</u> pista nueva, san Gabriel. Uso de calles: san juan, ciudad, panamericana, pesquero.
Corta	E11 Moto taxi I	VMT Cercado	10-15 min	s/. 1,5 por c/u lleva 2 x viaje	Moto taxi	Mercado san francisco, palacio de la juventud, plaza mayor, la posta infantil. Av el triunfo, av villa maría, jiro progreso, av el sol, av san jose, jr jose Olaya; av san martin
Corta	E11 Moto taxi II	VMT Cerros	20 - 40 min	máximo 15 -20 soles	Moto taxi	Cuando es más lejos la subida del cerro. Hay otros paraderos que van otras motos que van al puro cerro nomas. Posta, paradero 12 de junio. De la posta para el cerro. Del mercado al cerro arenal alto y el mirador.

Fuente : Elaboración propia

La referencia sobre los desplazamientos cortos se obtuvo de los operadores de transporte entrevistados, en cuanto a las rutas que ofrecen y las paradas más importantes que identifican en la zona de estudio y el entorno de referencia más cercano (Mapa 21)

Mapa 21: Oferta de corta distancia



Fuente: Elaboración propia

5.2 Viajes largos

Los entrevistados mencionaron los viajes de larga distancia como parte de su rutina de ida y vuelta al trabajo. Cuatro de los seis casos entrevistados dentro de la zona de estudio, presentan este viaje de larga distancia con el encadenamiento de diferentes modos de transporte para realizar una sola ruta de ida o vuelta a su lugar de destino.

Por otro lado, los entrevistados señalan que el viaje de vuelta suele ser más largo, ya que coincide con la hora punta de trabajo en la ciudad y el transporte suele estar congestionado, por lo que tienen que esperar mucho tiempo para encontrar transporte público disponible. A diferencia que, en el trayecto de salida, cuando los diferentes modos de transporte se encuentran vacíos porque vienen de su paradero de origen.

Dentro de los tiempos más largos de viaje, se ha señalado que se puede tardar hasta dos horas en hacer un viaje de ida y, con suerte, el mismo tiempo en volver. Y como los costos mas caros, se señala gastar hasta s/. 3.5 en un trayecto de ida o vuelta, llegando a subir en tiempo post pandemia.

Tabla 12: Rutas largas manifestadas por los entrevistados

Tipo de Ruta	Entrevistado	Destino	Tiempo	Costo	Modos	Ruta
Larga	E1	SJM, VES, Chorrillos	30 a 40 minutos	S/7.00 a S/8.00 diario	moto, buses y combis	Toma una moto desde su casa hacia el paradero Electra o estación de Villa María. Al llegar al paradero, toma o una combi o un bus, dependiendo de su ruta.
Larga	E2	Puente Atocongo.	30 a 40 minutos 1 hora con obras	S/2.00 diarios.	bus	Se dirigía al paradero "Portón" cercano a su casa y tomaba un bus hasta el puente Atocongo. Luego la esperaba la movilidad del trabajo. Una vez iniciadas las obras, con la misma ruta demoraba 1 hora para llegar Atocongo
Larga	E3	Lima Sur	De su casa a la estación de tren, en colectivo, tardaba 5 minutos. de 1 a 2 horas.	S/1.50 colectivo y S/1.50 el tren. S/50.00 aprox mensual	combis, taxis, tren eléctrico y buses	Tomaba taxi en la puerta de su casa (vive en avenida) y en caso tomaba buses, lo podía tomar en la puerta de su casa porque está a media cuadra del paradero. En buses solía tomar la G, los micros de Lurín. También usaba constantemente el tren para ir al Centro de Lima. Tomaba colectivos fuera de su casa para ir a la estación del tren y luego tomaba el tren Menciona obras en las pistas que producen tráfico. Cuando iba en tren era un viaje muy rápido.

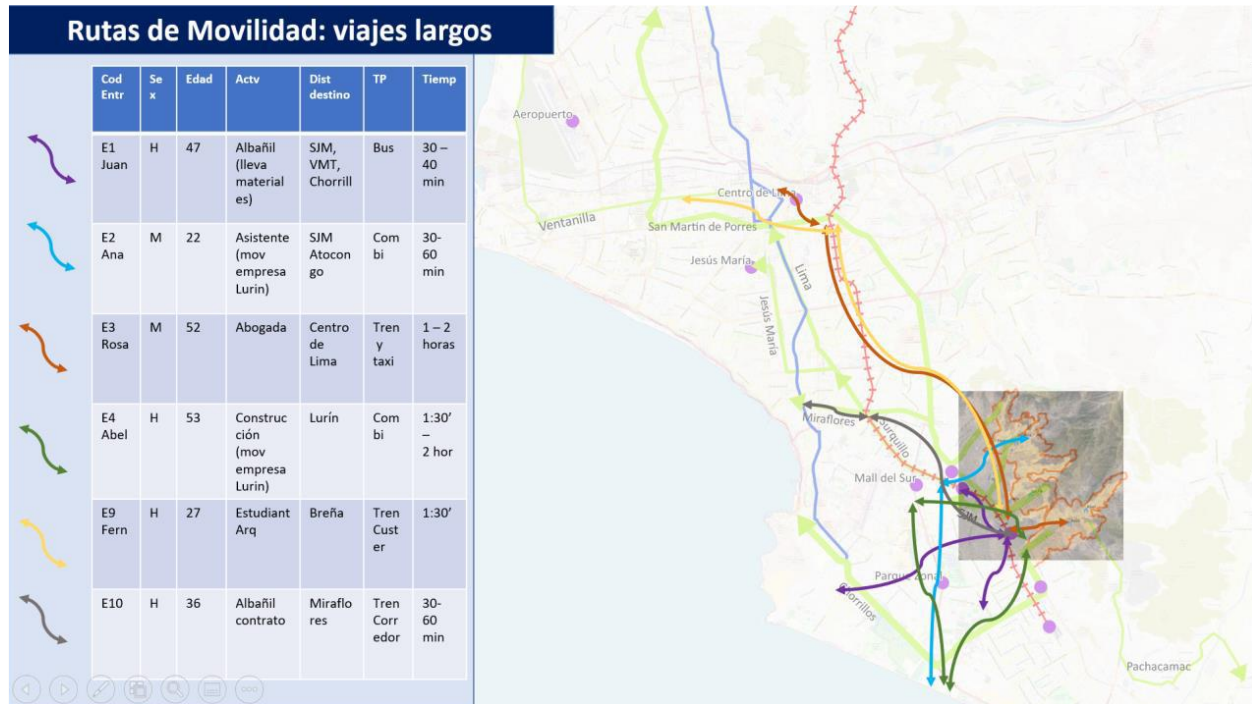
Larga	E3 Hija 1	Miraflores		diario gastaba S/10.00 mensual gastaba S/200.00	Colectivos, micro o caminata, bus	Se dificultaba cuando no encontraba colectivos, tenía que tomar de dos a tres carros. Tomaba un micro hasta Surquillo y después tomaba colectivo hasta la avenida Arequipa. Cuando no encontraba colectivo caminaba hasta la av. Angamos y tomaba un bus hasta Ciudad de Dios. Luego, de Ciudad de Dios tomaba otro carro hasta José Gálvez (VMT)
Larga	E3 Hija 2	Chorrillos		S/5.00 diarios. S/100 mes	Auto o bus	Su padre la llevaba en su carro. Cuando su papá no la llevaba, tomaba un bus directo
Larga	E4	Lurín Villa María del Triunfo	1 hora y 30 minutos a 2 horas	S/1.00 la moto y S/2.50 el micro. S/7.00 soles por día.	moto o micros o combis y movilidad del trabajo	Tomaba combis en el paradero 11 de Nueva Esperanza hacia Lurin (Transporte Zevallos). El paradero 11 está a 20 minutos caminando desde su casa. Con moto 10 minutos. Él siempre iba en moto. Podía ir al paradero en micro pero iban muy llenos, por eso siempre tomaba moto. Punto fijo en Puente Alipio, donde lo podía esperar la movilidad. Prefería tomar un micro para llegar
Larga	E5	Ciudad, Surquillo, Magdalena		S/0.50 moto S/. 2.0 bus s/.120 mes	buses y moto	Salía de su casa caminando hacia la avenida Miguel Iglesias, al paradero Arco, para tomar el carro (9 a 10 cuadras caminando). De regreso toma moto porque es subida y es más trabajoso caminar.
Larga	E5 Hijo 1	Miraflores			bicicleta	Su hijo va en bicicleta al trabajo.
Larga	E6	Miraflores VMT	3 – 4 Horas	S/. 3.5	micro tipo custer..	Jose galvez a nueva esperanza. Av lima con 26 de noviembre, luego pachacutec; cruzaba Ciudad de Dios, Atocongo y luego tomas Marsano y Benavides. 6y30am salía de su casa y entraba 9y30am hasta las 5pm llegaba 9pm/ 8y30pm

Larga	E6 Esposo	Callao Av. Colonial	3 horas aprox	1.5 x 3 - 1.5 o 2.0 soles.	Micro, tren, combi y colectivo	Va a la av. Lima, toma micro hasta estación tren de villa maría se va hasta Grau, se baja y toma carro 2 de mayo se baja y toma combi que va a colonial
Larga	E9	Breña	1 hora y media ida 1 hora media vuelta	Antes gastaba 7 soles diarios. Ahora gasta de 10-11 soles	Combi; Metro, custer	Metro de Lima, tomaba una combi hasta estación maría auxiliadora, hasta la estación Grau. Luego Chosicano por Venezuela.
Larga	E9 Ruta micro	Santiago de Surco	1 hora y media		micro	Bolichera en surco, ciudad de dios, hospital maría auxiliadora (estos en San Juan), la entrada de san Gabriel. Inicio en paradero Lomas, San Gabriel alto termina en paradero las dunas en límite con surco. Recorrido es menor a 2 horas, pero hay turno de espera en paradero. Tiene control de reloj; marcan hora de salida, les da 30 min para llegar a metro de Atocongo si se pasa de tiempo hay una sanción que retrasan tu salida
Larga	E9 Ruta Bus papá	Olivos o Pte Piedra	4 horas		Bus	
Larga	E10 Moto Lineal II	Aeropuerto, Jesús María		35-50 soles	Moto lineal	Panamericana, Javier prado
Larga	E11	Miraflores	30 – 45 minutos ida y 1 hora regreso	9 soles al día	Moto, Tren, bus	De la pista vive casi por el cerrito, de ahí baja y saca moto de la cochera. El se va con el tren hasta Javier prado. Toma un mototaxi desde la cochera pagas 1SOL 50, y desde villa maría hasta la cultura 1 50 de ahí agarra otro bus 1 50 : 9 soles al día xq igual es su trayecto de regreso.

Fuente : Elaboracion propia

A continuación, se desglosan los viajes de larga distancia realizados por cada uno de los encuestados en la zona de estudio, indicando sus puntos de destino, el transporte público que utilizan y el tiempo que tardan en desplazarse.

Mapa 22: Rutinas de larga distancia de los encuestados



Fuente : Elaboración propia

5.3 Movilidad activa

Los principales trayectos a pie se registran para rutas muy cercanas como de la casa al paradero del barrio más cercano, lo que puede ser desde media cuadra a 4 y 9 cuadras, según lo que se manifestó por los entrevistados residentes en la zona de estudio. Así también, se indicó que en algunos casos este trayecto a pie puede ser sustituido por motos taxis.

Entre los principales testimonios recogidos sobre la caminata se destacan los siguientes:

No realiza mucha caminata. Indica que de su casa al paradero Electra hay un tramo de 20 a 30 minutos pero que toma moto porque lleva sus materiales y recorrido se hace en 5 minutos (apuntes de entrevista con Julio, albañil, 47 años)

Desde su casa al paradero Portón caminando es un tramo de 20 a 30 minutos. (apuntes de entrevista con Alina, asistente de empresa, 22 años)

No realizaba mucha caminata. Se dirigía al paradero en moto. (apuntes de entrevista con Arturo, comerciante con negocio, 53 años)

De bajada, camina desde su casa hacia el paradero, de 8 a 9 cuadras. (apuntes de entrevista con Sandra, trabajadora del hogar, 55 años)

El mercado, es otro de los destinos que se señala como posibilidad para ir caminando. Sin embargo, se ha mencionado que normalmente se prefiere tomar moto taxi para ir a los mercados, en especial si es el trayecto de regreso porque llevan cosas de sus compras.

Por otro lado, respecto al uso de la bicicleta, la mayoría de los entrevistados indicaron que no poseían una bicicleta. Solo dos de los once entrevistados mencionaron que poseían una bicicleta, pero no la utilizaban. A continuación, se presentan los principales testimonios recogidos:

Hay dos bicicletas, pero sólo una está operativa. Se turnan para usarlo. Se utiliza para actividades deportivas, para ir al circuito a una chacra que bordea el valle de Lurín. Su uso es complicado porque hay muchos coches. No hay carriles para bicicletas. (apuntes de entrevista con Rolanda, abogada, 52 años)

Hay una bicicleta. Sólo lo utiliza para distancias cortas como compras. Su hijo lo utiliza para ir al trabajo (apuntes de entrevista con Sandra, trabajadora del hogar, 55 años)

5.4 Percepción de los viajes

Las principales percepciones sobre las rutinas de viajes se señalan, por una parte, desde los aspectos positivos de encontrar en cercanía la oferta de transportes público respecto su lugar de domicilio. Así también que se encuentran vacíos y/o a disposición para ir a paraderos intermodales. Esto tiene que ver con la ubicación de la residencia de los entrevistados que coincide en estar a proximidad de los paraderos de origen de la oferta de transporte.

Por otro lado, las principales problemáticas señaladas en torno a la movilidad es el problema del tráfico, lo cual fue manifestado como un malestar generalizado para quienes salen a trabajar fuera del distrito.

Este es el caso de Antonio quien menciona que antes para ir a Lurin “no va comodo porque se aburre de tan largo trayecto”, mencionaba que podria llegar mas rapido desde Alipio porque alla hay un transporte de la empresa que los recoge (transporte Martinez) pero para ir Alipio tendria que dar toda la vuelta, saliendo por Ciudad donde hay mucho trafico tambien. Por este motivo, a optado por cambiar de trabajo y emprender su propio negocio dentro del distrito de VMT (apuntes de entrevista con Antonio, comerciante con negocio, 53 años)

Se dice que el tiempo de regreso siempre es mayor que la ida por el tema del tráfico y las colas de espera para acceder al servicio del metro en otras estaciones. Así también, se menciona el caso en particular de las obras que se realizaron en Av. los Héroes, la cual podía duplicar el tiempo del trayecto de la ruta de salida (apuntes de entrevista con Anita, asistente de empresa, 22 años)

Otra problemática es la subida del pasaje de trayectos cortos y la eliminación de la tarifa reducida por distancias cortas debido al contexto de la crisis sanitario y está llevando a adoptar cambios en la movilidad activa, lo cual será desarrollado en el capitulo siguiente.

6. Los impactos del COVID sobre rutinas movilidad cotidiana

6.1 ¿Cómo fue la crisis sanitaria en Perú?

El Perú fue uno de los primeros países en determinar el confinamiento obligatorio y la orden de inamovilidad ante la crisis sanitaria. Así, el 13 de marzo del 2020 se dio inicio a un periodo largo de confinamiento que duro hasta inicio de julio 2020. Volviendo a implementar medidas con menores restricciones en los meses posteriores, como el toque de queda y la inmovilización solo los días domingos.

A esta primera etapa, se le suma los meses posteriores donde se presento la segunda ola que golpeo fuertemente el país. El número de casos y fallecidos fue en aumento durante los meses siguientes a julio, sobre todo en agosto hasta octubre del mismo año en que vuelve a bajar las cifras.

Así, la primera cuarentena se presenta como un continuo de marzo a octubre, respecto las fuertes restricciones y medidas adoptadas sobre la movilidad individual. Esto coincide con lo expresado por los entrevistados como un antes y después de la pandemia; ya que significo un periodo prolongado donde las actividades estuvieron detenidas. De esta manera, se tomara esta etapa como el periodo “durante el confinamiento”, ya que se considera este periodo como una primera gran cuarentena inicial.

Por otro lado, debido a la fecha de inicio de las entrevistas, por un tema de metodología en el lenguaje con los entrevistados, nos referimos a un tiempo “luego del confinamiento” entre noviembre 2020 y marzo 2021 (mes en que se empezaron a realizar las entrevistas). Sin embargo, esto no necesariamente coincide con la realidad ya que durante el mes de febrero hubo un nuevo confinamiento, con nuevas restricciones sobre la movilidad y medidas particulares para el desplazamiento a lugares de trabajo.

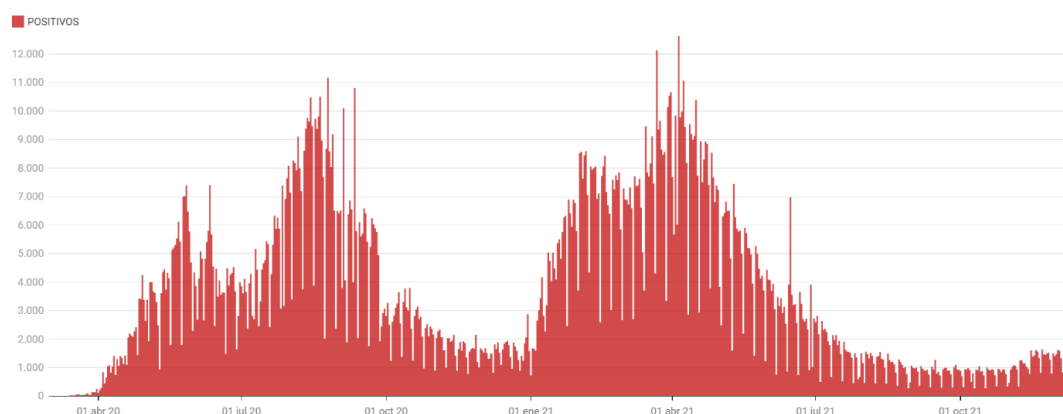
Durante el confinamiento del mes de febrero, se permitía el traslado a lugares de trabajo solo con permiso oficial para determinados tipos de trabajo, por lo que se encontraba activa la oferta de transporte, aunque en menor número que lo habitual.

Luego, se estableció el mes de marzo como un hito (metodológico) para hablar de “a futuro” de la crisis sanitaria. De igual manera, esto no coincide con la realidad ya que la problemática no fue superada en estas fechas; incluso se presento una tercera ola durante el periodo de entrevistas, sobre todo en el mes de abril cuando el número de casos positivos aumentó significativamente. Sin embargo, en un esfuerzo por estandarizar los periodos del antes, durante y futuro de la crisis, se tomaron como referencia las fechas señaladas.

A continuación, se presenta un gráfico con la información oficial sobre el proceso de casos positivos registrados en el País, fechas que coinciden con las diferentes medidas adoptadas sobre periodos de confinamiento y restricciones sobre el desplazamiento normal que afectaron la movilidad de la población en general.

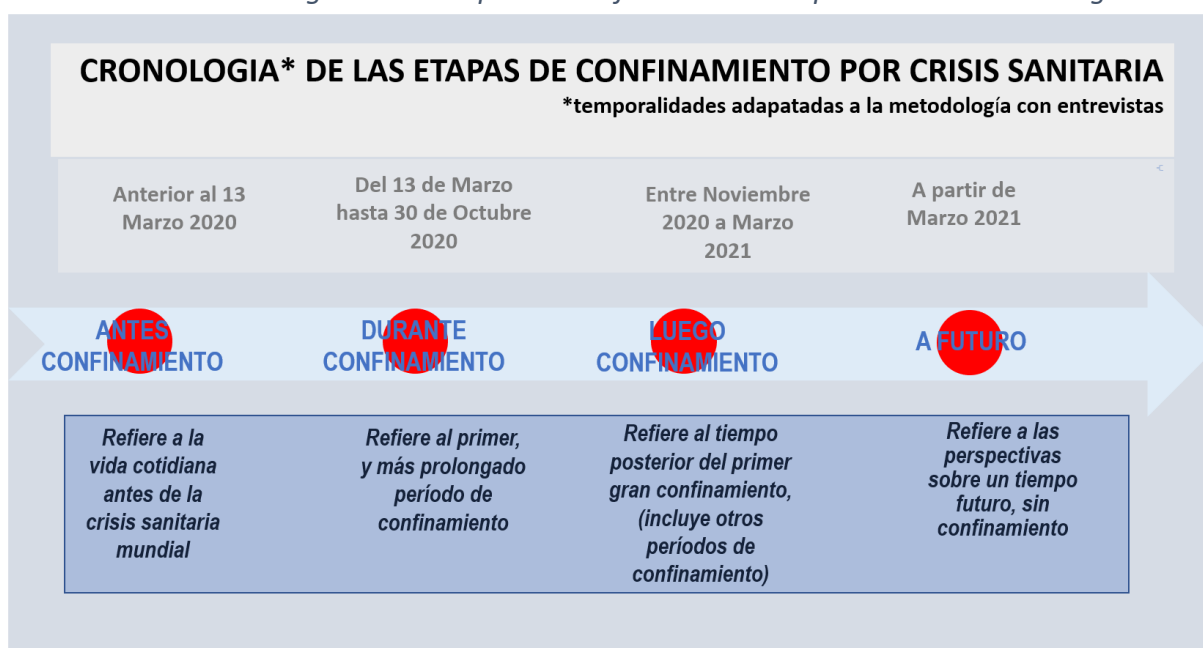
Así también, se presenta un grafico resumen sobre las temporalidades adoptadas a nivel metodológico en las entrevistas realizadas. En este gráfico, se describe lo que se determinó como un antes, durante, luego y el futuro de la crisis sanitaria, por parte de la investigadora con los entrevistados.

Ilustración 30: Casos positivos diarios de COVID-19 en Perú



Fuente: Diario La República

Ilustración 31: Cronología de las etapas de confinamiento adaptadas a la metodología



Fuente: Elaboración propia

Una vez establecidas las temporalidades para hablar sobre el periodo de confinamiento, se señaló que al inicio de la pandemia el panorama general sobre los hábitos de vida en el desarrollo de la crisis sanitaria era desesperanzador. Se reconoce que el tránsito peatonal y las actividades cotidianas se vieron completamente restringidas desde el inicio de la crisis sanitaria, bajo estrictas medidas de seguridad durante el primer gran periodo de confinamiento y luego poco a poco se fue reestableciendo el tránsito de personas y el regreso a sus actividades. Sin embargo, de acuerdo al tiempo en el que se realizaron las entrevistas, en ningún caso se expresa un retorno a la normalidad.

6.2 Cambios en la movilidad

- **Cambios en las rutinas y modos de transporte público**

Los cambios en el transporte público generan distintas impresiones en el testimonio de los entrevistados. Por un lado, algunos entrevistados señalan que el flujo de transporte ha variado en su totalidad, que pasa con menor frecuencia, que llevan menos pasajeros y que hay más espacio en los buses. Por otro lado, otros indican que si bien, hubo un impacto en el transporte al inicio de la pandemia, este ya regresó a la normalidad, porque los carros van llenos y no se respetan los protocolos. Estas impresiones contradictorias, tiene que ver con las rutinas de cada entrevistado, el tiempo en el que retornaron a sus actividades y las formas de transporte que utilizan.

Se pudo saber ninguno de los entrevistados se vio en la necesidad de cambiar de domicilio y que la mayoría continuó trabajando luego del primer confinamiento. Solo dos de los entrevistados pudieron cambiar a la movilidad de tele trabajo y coinciden en ser mujeres con ocupaciones cualificadas.

Sobre los otros entrevistados, la mayoría señaló que continuó acudiendo al mismo paradero y tomaban los mismos buses que antes, sin presentar mayores cambios en sus formas de viaje; con excepción de los estudiantes que eliminaron su trayecto por estudios ya que recibían la educación a distancia. Los principales cambios y motivos de cambios se han podido identificar en sus narrativas sobre su cotidianeidad y la de sus familiares.

Por ejemplo, Julio nos comentó que continúa realizando el mismo trayecto de viaje, al igual que sus tres hijos que trabajan fuera del hogar, continúan tomando la moto desde su domicilio ya que se trasladan con su material de trabajo. Nos comentó que el mayor cambio que ha realizado en su movilidad es el de tomar trabajos cercanos a su distrito de domicilio, ya que al ser trabajador independiente prefiere realizar tramos cortos y evitar de tomar el transporte público, así también, puede pasar menos tiempo fuera de casa. Sin embargo, mencionó que su hija que trabaja en Surco, ha cambiado su modo de transporte debido a la subida del pasaje. Ahora ella tiene que caminar hasta el paradero para tomar el bus directo a su trabajo y ya no toma moto para ahorrar. (Apuntes de entrevista con Julio, albañil independiente, 47 años)

Luego, Anita nos comenta que ella sigue yendo al puente Atocongo donde antiguamente la esperaba el bus de la empresa; sin embargo, ahora en lugar del bus, la espera un taxi que la lleva a ella sola. Así también, menciona que ya no realiza el trayecto hacia su centro de estudios porque ahora recibe las clases en línea. (Apuntes de entrevista con Anita, asistente en empresa de industria, 22 años).

Al igual que Ana, Rolanda nos comenta que ella ha dejado de tomar buses o micros para no exponerse al contagio. Ella que es abogada, actualmente les pide a sus clientes que le paguen sus taxis, en el caso de tener que hacer diligencias. Y en general, ha optado por salir lo menos posible, trabajando desde casa. (Apuntes de entrevista con Rolanda, abogada, 52 años)

Un caso que es importante resaltar es el de Sara, quien indicó que debe tomar un carro mas de lo normal porque el carro que solía tomar directo a su trabajo ya no se detiene en el paradero habitual donde ella lo tomaba. Nos comenta que debido a los protocolos el carro ya no acepta más pasajeros cuando pasa por su paradero, ya que ha llenado el máximo de su capacidad. (Apuntes de entrevista con Sara, trabajadora de limpieza del hogar, 55 años)

- **La “china” ha muerto: cambios en el costo del pasaje**

Respecto a los cambios en el precio del pasaje del transporte público, se identifica que aumentó considerablemente, llegando en algunos casos a más del 50% del precio total. El tema del aumento de pasaje es mencionado como un problema constante y como la principal razón de cambio en los hábitos de movilidad.

Si bien, el aumento del pasaje estuvo justificado en un primer momento luego del confinamiento debido a las altas restricciones sobre la capacidad de pasajeros; se señala que este aumento de precio no ha bajado, aun cuando ya no se cumple con el aforo reducido.

Este aumento de la tarifa del pasaje ha producido cambios significativos, sobre todo en los trayectos cortos ya que se ha eliminado el pago reducido, conocido como “la china”, por su valor de 0.50 céntimos de sol.

El impacto de la eliminación del pasaje reducido por trayectos cortos es una problemática conocida a nivel metropolitano. Esta tarifa constituye una forma tradicional de viaje que consideraba tomar el transporte público por trayectos muy cortos, que podían ser desde una cuadra (100 – 150 metros) hasta 10 – 15 cuadras (1000 – 2000 metros), esto dependía del tipo de trayecto, la densidad urbana o la demanda de la ruta.

Tradicionalmente, este tipo de trayecto reemplaza los cortos trayectos en caminata, ya sea por condiciones del espacio como los pocos atractivos para la caminata, por movilidad reducida o la movilidad con niños, por temas de tiempo. Ha sido durante las últimas décadas el pasaje popular y su eliminación a partir de la crisis sanitaria es una problemática que se resalta en los diferentes medios de comunicación como uno de los cambios más drásticos en el transporte desde la pandemia.

Ilustración 32: Anuncio de eliminación de pasaje reducido por trayecto corto, “la china murió, el covid19 lo mato. Pasaje mínimo s/.1”



Fuente: Diario Líbero

Esta subida de precios ha sido manifestada por los entrevistados. Quienes han señalado que llegan a pagar hasta el 50 % más, como es el caso de Julio y sus hijos (Apuntes de entrevista con Julio, albañil independiente, 47 años).

Así también, Anita señala que ha preferido no volver a trabajar en presencial por un tema de ahorro ya que antes para llegar al puente Atocongo, donde la esperaba el bus de la empresa, gastaba s/.2 y ahora paga s/.3, al igual que el gasto de su papá. Por este motivo, solo va a trabajar cuando es necesario. Ella señala que “por unas cuadras ya no cobran 0.50 céntimos sino un nuevo sol” y nos comenta que antes su mama iba al mercado pagando este pasaje reducido, sin embargo, por un tema de seguridad y ahorro, ahora va caminando. (Apuntes de entrevista con Anita, asistente en empresa de industria, 22 años)

Otro caso parecido, ocurre con Andrés, quien suele tomar moto taxi para ir a su lugar de trabajo en Nueva esperanza, dentro del mismo distrito de VMT. comenta que tiene que trasladarse en moto con su esposa y dos hijos, ya que tiene su negocio propio donde aprovechan en pasar el día trabajando y apoyando a los niños en sus estudios virtuales. Él pagaba 0.50 céntimos por cada uno, es decir s/. 2 por los 4 pero ahora paga S/.1 por cada uno, es decir, S/.4 de ida y lo mismo de vuelta por lo que el costo de su movilidad ha subido el doble. (apuntes de entrevista con Andrés, comerciante con negocio, 53 años)

- **Estrategias adoptadas por los Operarios de Transporte Público**

Para los operarios de transporte la principal razón de cambio en su forma de trabajo se dio por el tema del bajo flujo de usuarios. Así señalaron diferentes estrategias para hacer frente esta situación. La mas conocida ha sido el alza de pasajes que se hizo de manera generalizada, justificada por los protocolos sanitarios. Se dice que al inicio hubo resistencia de los usuarios pero que luego la necesidad de trasladarse les hacia pagar lo que pedían.

Un día normal, antes de la pandemia llevabas pasajeros de pie, ahora todos sentados con mascarillas y faciales, esto genera menos ingresos. En algunos 50- 100% del pasaje (se ha aumentado), depende del recorrido...Alza general en todas las empresas. Al principio la gente no aceptaba, se quejaban, pero no tenían de otra, tenían que pagar porque era que tenía que ir a trabajar y no tenía elección (apuntes de entrevista con Fabio, chofer de combi, 27 años).

Otra de las estrategias que se menciona esta ligada al tema de los recorridos de la ruta de transporte. Fernando narra que su bus de trabajo hacía paradas más seguidas en distancias cortas ya que no salía con la misma regularidad y aprovechaba cuando le tocaba su ruta, generando una extensión en el tiempo de su trayectoria, para llevar la máxima cantidad posible de usuarios en trayectos cortos.

No había mucho público y tenían que acortar la ruta. Solo al inicio, porque las ultimas cuarentenas ya fueron de nombre nomas, porque gobierno no puso mano dura y mejor evitar protestas de la gente. Cuarentena más flexible (cuarentena de febrero), solo la primera vez (la primera gran cuarentena), hubo un mes que nadie trabajó. Luego, empezaron a dar permisos, para que trabaje la mitad de la flota, la de VMT por encargo de la Muni Lima. Se alternaban, la mitad trabaja un día y la otra mitad el otro día. Esperaron 2 meses y trabajaban 2 y 3 días a la semana (apuntes de entrevista con Fabio, chofer de combi, 27 años).

Por otro lado, la moto lineal tuvo que cambiar su rubro de transporte público para hacer delivery por aplicación, debido a que no había usuarios que hicieran filas en las estaciones. Lo que representaba que no había una fuerte demanda por su servicio. Así fue conocido por Pedro, quien señaló que normalmente hace delivery, cuando le toman “su taxi”, para no regresarse vacío se pone activo “para hacer su delivery”.

Señala que debido a la baja demanda de pasajeros para hacer taxi en la época de Covid, se dedicaba a delivery con aplicativo, pero ganaba menos ya que como señala “te pagan muy

poco por la distancia". Sin embargo, fue el cambio más importante por el COVID, como él dice *"todo para ir sumando"*. (Entrevista con Pedro, chofer de moto lineal, 34 años)

Los mototaxis vieron como una oportunidad su servicio, debido a la falta de oferta formal de transporte y la gran demanda de trayectos cortos para ir a mercados o casas de familiares en la localidad. Así, se supo que los mototaxis cubrieron un vacío sobre la movilidad en los barrios y particularmente en los cerros, así esto significara ir en contra de la ley. Se señala que, ante la necesidad de ellos por seguir trabajando, vieron una oportunidad sobre las necesidades de las personas.

"Solo trabajaba al mercado a gente que, hacia sus compras, luego no había nada. No había mucha moto (moto taxi), había mucho control, policías. Al principio no estaba permitido, pero igual teníamos que trabajar, al principio no estaba permitido... La gente necesitaba, bajaba del cerro y quien las iba a llevar...La policía les decía que está prohibido, necesitaba permiso, pero hablaban con el policía le decían q tienen que trabajar, hijos y ya los dejaba." (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

- **Caminata como alternativa de ahorro**

Algunos de los entrevistados resaltan que añadieron la caminata a su dinámica de desplazamiento, principalmente con la intención de poder ahorrar los pasajes de moto, las cuales usualmente eran utilizadas para acudir a los paraderos más cercanos.

Por ejemplo, una de nuestras entrevistadas nos contaba que ahora tanto ella como su padre caminan más (Entrevista con Anita, asistente de empresa, 22 años). Otra entrevistada señala que ella y sus vecinas de la olla común suelen ir a los mercados caminando, a pesar de que está medianamente lejos. Se menciona, que ella, al igual que otras vecinas, adicionan la caminata con la intención de ahorrar en pasajes. Sin embargo, muchas veces esta caminata les resulta incómoda por el intenso calor. (Entrevista con Julieta, dirigente comunal, 54 años)

Con respecto a la caminata, si bien se muestra una mayor perspectiva de un cambio de hábito para realizar trayectos a pie, la razón principal es por el tema del ahorro. Así también, algunos de los entrevistados manifiestan que prefieren tomar moto a caminar, por ahorro de tiempo y comodidad (Entrevista con Andrés, comerciante con negocio propio, 53 años; y Juan, policía, 52 años).

- **La bicicleta no ha sido una alternativa**

Las dos entrevistadas que manifestaron tener bicicleta viven en zonas planas y consolidadas. Una de ellas menciona que tiene varias bicicletas en casa pero que solo las utiliza para pasear por la chacra, cerca de Lurín y que comparten el uso entre sus familiares. Esta misma entrevistada señala que para salir a otros destinos prefiere usar taxis y que la bicicleta no es una alternativa por la distancia. En ningún momento menciono que fuera una alternativa la bicicleta como medio de transporte para hacer frente a la problemática de movilidad durante la crisis sanitaria (apuntes de entrevista con Rolanda, abogada, 52 años)

En el caso de Sandra, la otra entrevistada que mencionó tener bicicleta en casa, señala que habitualmente toma micros para ir a rutas cortas, como al mercado, aunque a veces prefiere ir caminando. De cualquier manera, ella ha preferido agregar la caminata en diferentes tramos de su viaje hacia el trabajo. Indica que, debido al impacto en el transporte, prefiere utilizar la única bicicleta que hay en su casa para realizar tramos cortos y breves. Por ejemplo, para hacer compras, sin embargo, no cree que es posible para ella ir hasta su trabajo en bicicleta porque es muy lejos en Chorrillos o Miraflores.

Señala que la bicicleta no está incluida en su rutina, ya que la considera solo cuando decide “hacer deporte”. También comenta que no tiene mucha comodidad para utilizarla alrededor de su casa, puesto que no hay ciclovías y no se siente segura pero que su hijo sí usa la bicicleta. Así, agrego en su testimonio que la bicicleta es una alternativa para ahorrar y no estar tan expuesto al COVID. Por lo cual, su hijo se moviliza en bicicleta.

Nos cuenta que el trayecto de su hijo es largo y que suele tener viajes de 1 a 2 horas en bicicleta para ir a su centro de trabajo en Miraflores. Sin embargo, comenta que su hijo ha adaptado la bicicleta en su rutina diaria desde hace mucho tiempo, incluso antes de la cuarentena. Señala que él trabaja también arreglando bicicletas y es por eso que no tiene problemas en trasladarse en distancias largas, porque si pasará algo en el camino con la bicicleta, el mismo podría arreglarlo.

Sandra dice que, a diferencia de ella, su hijo si puede utilizar la bicicleta porque es joven y tiene fuerza, por lo que no tiene problemas en ir desde su casa en Villa María del Triunfo hasta su trabajo, en Miraflores. (Entrevista con Sandra, trabajadora del hogar, 55 años)

En general, la perspectiva de uso de bicicleta no es una alternativa que haya surgido para los entrevistados como para trasladarse a sus trabajos, sino sobre todo para adaptarla a tramos cortos. En este sentido, muchos de ellos consideran que no tienen las facilidades para usarla, dado que viven en laderas o “subidas”. Y otros porque está muy lejos de su lugar de trabajo.

- **Nuevos modos de Transportes Privados**

Durante la salida de campo se pudo observar grandes buses que dejaban pasajeros en paraderos específicos. Luego, en la conversación con dos de los entrevistados, nos comentaron que las empresas donde trabajan ponen a su disposición transportes particulares como este tipo de buses. Incluso uno de ellos, menciona que su padre también va en buses a su trabajo, refiriéndose al bus como “transporte Martínez”. Si bien, la entrevistada comentó que esto sucede en la actualidad bajo el contexto de pandemia, se pudo saber por otro de los entrevistados que algunas empresas ponen este tipo de buses como apoyo en la movilidad de sus trabajadores, desde antes de la pandemia. (Apuntes de entrevista con Anita, 22 años y Andrés, antiguo albañil en empresa, 53 años)

En el contexto de crisis sanitaria en particular, Ana señaló que la movilidad de la empresa cambió a la modalidad de taxis particulares, para que acuda a su centro de trabajo sin estar expuesta a un posible contagio en un bus público. Nos comentó que desde antes la empresa donde trabaja puso a disposición de los trabajadores un bus que los recogía de un paradero clave cerca de la zona, y que se siente cómoda con el transporte privado del trabajo, pues viaja con menos probabilidad de contagio. Esta misma entrevistada, narra que su padre también cuenta con una movilidad particular del trabajo, que lo espera en Pista Nueva para ir hacia Mala.

Por otra parte, Rosa señaló que ella les pide a sus clientes que cubran sus gastos de taxi, en caso deba realizar alguna diligencia. (Rolanda, abogada, 52 años)

6.3 Percepción del transporte público

Entre las principales percepciones se reconoce la respuesta rápida del transporte público para hacer frente a la crisis. Se dice que cuando terminó el periodo de la gran cuarentena, el transporte continuó operativo aun cuando quedo un temor generalizado. Se reconoce que la oferta de transporte público se reactivó rápidamente, respondiendo a la demanda de la gente. Incluso se menciona que en periodos post confinamientos, los transportes públicos continuaban funcionando después del toque de queda.

Así también, otra percepción positiva que se tuvo del transporte durante la época de cuarentena se presenta sobre el mayor confort ya que se señala que los transportes públicos tenían más espacio y se podía viajar sentado, por lo cual se percibió como más cómodos que antes la cuarentena.

Se mencionó que de acuerdo a los protocolos y por razones como la seguridad sanitaria y el distanciamiento social, hubo cambios sobre la limitación de pasajeros en los diferentes modos de transporte público, sin embargo, se dice que esta normativa del aforo limitado ya dejó de cumplirse. Por lo cual, podemos saber que estas medidas se cumplieron de manera estricta cuando se reactivó el transporte durante la primera gran cuarentena. Si bien, los protocolos sobre el aforo y el distanciamiento social continuaron luego de este tiempo, se reconoce que se fueron flexibilizando e incluso que regreso la normalidad.

- **Temor al contagio**

Uno de los entrevistados señala que los pasajeros no siempre cumplen con el protocolo de bioseguridad obligatorio. Y que, aunque, para él es incómodo utilizar mascarilla y protector facial, ya que siente que se ahoga, prefiere cumplir con los protocolos para cuidarse de contagiarse.

Bajo la misma impresión, otro entrevistado considera que no siempre se cumplen los protocolos de bioseguridad en los buses del transporte público. Señala que los buses formales son los que más cumplen con dichos protocolos, a comparación de las combis pequeñas, que no cumplen ni realizan los protocolos. Para la entrevistada, viajar con mascarilla y protector facial resulta incómodo debido al calor que genera la aglomeración de la gente.

- **Estrategias ante el temor al contagio**

El temor al contagio se expresó de manera tácita a partir de las nuevas estrategias que adoptaron los entrevistados. Por ejemplo, una de ellas nos cuenta que respecto a otros medios de transporte público ella prefiere evitar el tren, ya que se realiza mucha cola. Por este motivo, prefiere viajar en taxi ya que es seguro y cumple con los protocolos de bioseguridad. Resalta, además, la comodidad del taxi ya que viaja sola, sin sentirse presionada por la aglomeración de las personas. Normalmente ella se trasladaba en tren hasta Lima, donde tomaba un taxi o un bus dependiendo del tiempo, para llegar a su centro de trabajo en el centro de Lima. (Entrevista con Rolanda, abogada, 52 años)

Otro entrevistado, indica que viaja en moto personal porque así no está en contacto con muchas personas, lo cual lo hace sentirse protegido del COVID (apuntes de entrevista con Juan, policía, 52 años).

Un solo de los entrevistados señaló que en su familia cambiaron sus hábitos de viajar antes en bus para viajar ahora en moto taxi, por un tema de cuidado sobre el virus y también para encontrar comodidad en sus viajes. (Apuntes de entrevista con Andrés, comerciante, 53 años)

Por otro lado, una de las entrevistadas se siente insegura viajando en los buses ya que tiene temor de contagiarse de COVID. Debido a que el transporte público no cumple con los protocolos de bioseguridad, el temor y la inseguridad de la entrevistada se acrecienta. Puesto que, cotidianamente los pasajeros no cuentan con elemento de protección como el facial o la doble mascarilla. Sin embargo, no tiene otra opción que seguir utilizando los transportes públicos. (apuntes de entrevista con Anita, asistente de empresa, 22 años)

La entrevistada Liliana señala que le preocupaban los vehículos en mal estado, por su falta de ventilación, y la irresponsabilidad de los otros pasajeros, quienes no solían respetar los protocolos de bioseguridad dentro del bus (Liliana, dirigente vecinal y peluquera, 49 años)

6.4 Perspectivas a Futuro

- **“¡No bajará el pasaje!”**

Se destaca que entre los cambios más significativos que se originaron a raíz de la crisis sanitaria en el transporte público, se especula que los precios de los pasajes no volverán a ser como antes.

La perspectiva en general de los entrevistados es de que el alza del pasaje se va a mantener incluso luego de la pandemia. Si bien, algunos de los entrevistados mencionaron muchas veces que el transporte público «ya es como antes», se hacía referencia al flujo de vehículos y, sobre todo, a que muchos de ellos ya no cumplen los protocolos de seguridad y justifican el alza del pasaje.

La perspectiva que se mantiene sobre el transporte público, es que continuará como antes pero que no volverán a bajar los pasajes.

- **¿Más Caminatas o Más autos?**

En este sentido, los entrevistados coinciden en considerar dos cambios en el futuro, a partir de la experiencia de la crisis sanitaria. Uno de ellos es incorporar la caminata como estilo de vida, sobre todo como un modo de ahorro, debido al alza de pasajes, incluso en las rutas cortas.

El otro cambio importante contemplado a futuro es adquirir un transporte motorizado, como una moto o un vehículo particular, con la intención de ahorrar y realizar paseos con familiares. Esto se menciona por 3 de los 11 entrevistados.

Las razones para realizar estos cambios varían según la persona entrevistada. Sin embargo, todos tienen como motivo principal el ahorro y la comodidad. Solo un entrevistado, señala que cambia sus hábitos por un tema de cuidado y prevención respecto al tema sanitario.

7. Los principales problemas y conflictos relacionados a la movilidad

Sobre los principales problemas mencionados en torno a la movilidad por parte de los entrevistados, se ha mencionado la problemática del tráfico y las obras que se realizan en avenidas centrales como prolongación del tiempo de viaje. Sin embargo, no se registra mayores problemáticas respecto al uso cotidiano del transporte, esto parece responder a la metodología de la entrevista que estuvo sobre todo dirigida a la problemática del cambio de la movilidad en el contexto de la crisis sanitaria, sin profundizar en las otras temáticas en torno a la movilidad cotidiana.

De esta manera, las principales problemáticas identificadas se han registrado a partir de las entrevistas con los operadores de transporte entrevistados. Entre ellas, la informalidad, los problemas con la autoridad, las condiciones laborales y los conflictos territoriales son los principales puntos que han saltado a la luz.

La informalidad se presenta de diversas maneras y de diferentes niveles en la escala del conflicto. Así, se mencionan desde problemas relacionados al cumplimiento del reglamento institucional, hasta extorsiones y uso de la fuerza por parte de grupos que tienen el control del espacio.

7.1. El transporte informal: los piratas

Los piratas son el calificativo que se utiliza para diferenciar a los transportes informales, los cuales pueden ser buses, combis, micros, moto taxi, moto lineal, colectivos; y en general cualquier transporte que de manera improvisada ofrezca su servicio al público.

Se dice que normalmente los piratas adquieren vehículos que han sido “dados de baja”, es decir, vehículos que la empresa de transporte ha dejado de usar por no encontrarse en mantenimiento de acuerdo a ley.

Por lo general, hay cierto número de flota de vehículos y empresas renuevan flota porque la municipalidad lo pide. Da de baja a ciertas unidades, “les da baja” y vuelve a los dueños, estos son los vehículos q después se activan de manera informal. (Entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

Entre otras de las diferencias que se señalan con el transporte formal es el tema de establecer tiempos de salida entre unidades de la misma línea de bus, seguir una ruta establecida por la empresa y respetar las señales de tránsito. El no cumplimiento de estas normas genera conflictos para ganar antes a los pasajeros.

Esto es popularmente conocido como el “correteo” y consiste en que hay determinados medios de transporte que van compitiendo por llegar antes al paradero y subir así a los pasajeros.

Esta dinámica puede presentarse del transporte público formal o informal y se caracteriza por alcanzar altas velocidades, meter el vehículo sin anticipación, no respetar las luces del semáforo o los pasos peatonales, entre otras normas que al no cumplirse generan caos y peligro. Al no tener una regulación de la empresa, se relacionan más con los transportes informales.

Hay un turno de espera en paradero, tenemos control de reloj para marcar hora de salida..., 30 min para llegar a metro de Atocongo si se pasa de tiempo hay una sanción que retrasan tu salida. Esto genera los correteos, empiezan a competir porque el de adelante se ha quedado mucho y se encuentran y pelean por pasajeros. Y otro

caso, por los transportes piratas que se encuentran de la nada. El pirata puede cortar, genera atajos, no respeta señales. nosotros si o si tenemos que respetar el recorrido de la ruta. “volar” cuando te pasas del tiempo de establecido, si hay tráfico todos van a volar. (Entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

Hay un reconocimiento de las dinámicas que se realizan por parte del transporte informal como diferencias de los protocolos que siguen los diferentes medios de transporte publico formal.

Los informales pueden parecerse a los formales, adoptar símbolos o vestimentas parecidos a los protocolos de las empresas registradas en su ruta; sin embargo, destacan una serie de características que los diferencia.

Se manifiesta que las principales características para distinguir el transporte informal son las siguientes:

Tabla 13: Características que distingue a los informales de los formales en el transporte público

Características que distingue a los transportes públicos informales
El estado de mantenimiento o color de los vehículos
La vestimenta de los choferes o cobradores
No entregan boletos como comprobantes por el pago de pasajes
No salen de un paradero
No pagan a la municipalidad
No respeta señales de tránsito
No sigue la ruta, puede tomar atajos
No lleva un control de tiempo por paraderos

Fuente: Elaboración propia

7.2 Percepción negativa sobre la autoridad del transporte urbano (ATU)

Hay una percepción negativa por parte de los operadores de buses y combis, sobre la Autoridad del Transporte Urbano para Lima y el Callao (ATU), en la medida que se reconoce de manera permisiva con el transporte informal. Este organismo técnico especializado, creado hace unos pocos años (2018) tiene como función la difícil tarea de articular del sistema de transporte en la metrópoli.

Se reconoce que actúa con autoridad para fiscalizar el cumplimiento de los reglamentos y protocolos en el transporte formal, sin embargo, se dice que, todavía no puede tener control sobre el transporte informal. La idea es que a la autoridad de transporte urbano le cuesta demasiado retener o intervenir a los transportes “piratas” o informales. Debido a que, le genera incomodidad en los protocolos y gastos a la institución para retener sus vehículos o llevarlos al depósito municipal.

Así se forma como un círculo vicioso, donde los fiscalizadores que intervienen estos vehículos prefieren no llevarlos al depósito y en algunos casos les ponen papeletas. De esta manera, el transporte pirata el que tiene mayor cantidad de papeletas acumuladas y cuando finalmente

van a retener el vehículo, terminan debiendo tanto dinero que no les importa sacarlo del depósito y se queda como chatarra porque en su mayoría son vehículos obsoletos

Es diferente cuando se interviene una unidad del transporte formal porque se dice que, si encuentran una irregularidad, la sanción va para el conductor y el conductor formal está obligado a pagar papeletas porque si no, no puede trabajar porque se llevan su unidad al depósito y le quitan su herramienta de trabajo. Además, que la empresa también lo sanciona.

Otras cuestiones relacionadas con la corrupción de los fiscalizadores municipales se expresan por parte de uno de los entrevistado que pertenece a una compañía de transporte público formal. Él señala que hay un tema de arreglos extra institucionales con los fiscalizadores de transporte, y que la autoridad se dedica a hostigar el transporte formal, lo cual no es cierto ni se cuenta con evidencia sobre lo que afirma a continuación:

“para eso se creó el ATU, que son fiscalizadores para que cumplan con requisitos y protocolos de seguridad. En teoría, pero en la realidad el ATU se ha creado como una manera de generar ingreso a los municipios porque se dedica más a hostigar al transporte formal...el transporte informal, no paga la papeleta y se les quita la unidad, entonces ellos prefieren dejarlas en el depósito porque acumulan papeletas, el ATU se llena de transporte piratas que le generan gastos, incomodidad. Algunas veces arreglan o hay corrupción”. (Entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

7.3 Condiciones laborales de los operadores de transporte

Se identifica que estas dinámicas de competencia con el transporte informal y la falta de autoridad para regularlos genera un ambiente de tensión y conflicto entre los trabajadores de transporte. Así también, se menciona que hay sanciones de trabajo si no se cumple con los protocolos por parte de las empresas formales, en tanto se busca mantener el orden entre todos dentro de la empresa.

Pero más allá de esto, lo que genera gran estrés en los operadores de transporte es el conflicto diario y amenazas que se presentan con otras empresas y/o otros medios de transporte, ya sea formal o informal. Se dice que la competencia llega a niveles de hostigamiento estresante por la disputa de pasajeros o la toma de paraderos.

“choferes están más propensos al stress porque el transporte es conflictivo, siempre se presentan esos casos generalmente con choferes de otras unidades. Peleas porque te cierran, te meten carro, te quieren perjudicar o te hostigan, te empiezan a medir, se dice así cuando ves la actitud que tienen sobre la ruta. Esto más el stress del transportista por todos los factores eternos adicionales”. (Entrevista con Fabricio, chofer de combi, 27 años)

7.4 Apropiación y Control de paraderos

De esta manera, se pudo registrar diferentes casos que se refieren a la posesión de los paraderos por parte de determinados grupos que ejercen el poder para tomar el control del espacio. Esto pasa sobre todo con respecto a los medios de transporte, que tienen un rango de acción local donde pueden ser reconocido, es decir especialmente con las motos taxi y motos lineales, ya que tienen un paradero de origen donde operan.

Así, el testimonio del operador de mototaxi, reconoce a través de su discurso que la empresa de su grupo tiene el control del paradero de la estación VMT en la zona de estudio. Al ser una empresa formal que se ha constituido hace muchos años se asume que ellos tienen la

autoridad sobre quien puede estar en el espacio. El argumento principal que presenta es el tiempo de antigüedad en el lugar, logrando distinguirse entre ellos por su ubicación en el paradero:

“Ellos están al pie de la escalera, al principio se paraban trompeando (peleando) pero ya cada uno sabe su sitio. Nosotros somos varios que empezamos hace 9, 10 años. Ya hace 2 o 3 años de esos problemas...Nosotros lo sacamos, le decimos que no está permitido,..., todos somos dueño porque todos hemos formado esa asociación.”. (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

Se reconoce también que hay personas o grupos que cobran por la ocupación del espacio. El testimonio del operador de moto lineal nos comenta que a partir de la pandemia esta dinámica ha bajado un poco porque no hay la misma demanda de gente, pero que normalmente en el paradero de la estación VMT pasa este tipo de extorsiones. Así también, reconoce que ha aparecido un nuevo grupo de venezolanos que están aprendiendo de estas dinámicas, algunos son extorsionados y tienen que pagar para trabajar tranquilos y otros que si se ponen violentos y llegan al conflicto a golpes:

“Ahorita no pasa porque no hay mucha gente, pero cuando venga más gente ya todos se separan. Hay personas que quieren cobrar, usan esa fuerza, cuando viene eso yo prefiero irme. Yo me voy con el pasajero que me llama. Quieren cobrar 10 soles, yo no, hay otros que se van al golpe, no que esto es mío...los que quieren cobrar son malandros del mismo distrito, son personas que quieren asustar, que cualquier cosa ellos son. Ellos dicen que tienen que pagar a fiscalizadores. Los que se quedan pagan. Te amenazan que te quieren quemar la moto, ..., ve que se pelean, más ahora que han venido venezolanos, los usan a los venezolanos porque ellos si pagan. Algunos que son violentos, si los quieren quemar a los venezolanos. En una esquina hay otra, no es una asociación son puros venezolanos que se para en paradero tambo. Son esclavos de varias empresas, varios que alquilan y otras tienen su moto, a media cuadra de donde ellos están” (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

Un caso que resalta en el testimonio del operador de moto lineal es el de la Estación los Cabitos en Santiago de Surco, dice q había como 70 motos lineales y que hubo una gran pelea. Se menciona sobre las formas de fiscalización entre la estación del metro de VMT, sobre la estación los Cabitos en el distrito de Surco, donde los fiscalizadores si se llevan tu moto y que eso es “bien difícil que pase en VMT”. (Entrevista con Pedro, chofer de moto lineal, 34 años) Se señala también una diferencia en la afluencia de usuarios, porque ahí si sube bastante gente, “se gana más, se cobra más”; por lo que hay más interés en fiscalizar ese espacio de la estación de metro. (Entrevista con Pepe, chofer de moto lineal, 34 años)

7.5 Resiliencia ante la delincuencia

Brindar un servicio de transporte informal de transporte también puede ser peligroso para los operadores del mismo. Tal como ellos comentan existe el riesgo de la delincuencia para robarle la moto, y el valor no es solo porque es su “herramienta de trabajo”; sino también, porque pueden perder su vida. Como indica uno de los testimonios de los operadores, los robos pueden ser con arma blanca o arma de fuego: “También hay riesgo de quien te toma el servicio te pueden quitar la moto, cuchillazo o balazo”. (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

De esta manera, una de las estrategias que han generado es protegerse en grupo para evitar estar solos. Ya sea en los paraderos, donde ocurren las extorsiones por el pago del espacio o en la ruta donde pueden ser víctimas de robo; los conductores siempre acuerdan horarios para estar atentos el uno del otro.

Señalan que cuando van a tomar rutas particulares, ellos envían su ubicación al grupo. Así también, si van a terminar de trabajar en el paradero, deciden todos juntos de irse porque sino reconocen que hay un riesgo en quedarse solo.

“si decimos vámonos, todos nos vamos ya saben que no se pueden quedar, cuando se quedan ahí es donde pasan las cosas”. Y se quejan, pero le dicen q si están quedando, pero la misma necesidad que hacen q se quieran quedar”. (Entrevista con Pedro, chofer de moto lineal, 34 años)

Otra de sus estrategias es no establecer contacto ni amistados con otros grupos en el espacio, sino de mantenerse como un grupo cerrado. Trabajar en grupos de personas genera un reconocimiento de los otros en el lugar, aun cuando, mantengan su distancia, respetando el espacio de cada uno. Esta estrategia de permanecer en grupos, también les permite de reconocer cuando vienen otras motos que no son del paradero para estar alerta si son motos que roban a los pasajeros. Hay un cuidado por la imagen de las motos que permanecen en la estación, para ganar la confianza y fidelidad de los pasajeros. Motivo por el cual, no permiten que vengan motos extrañas, digamos porque no pueden tener control sobre lo que va a hacer la moto con su pasajero.

“Además que en tu estación ya te conocen, ya uno tiene su gente, porque hay motos que usan para delinquir. Por eso que se cuidan así y evitan tantas cosas, la misma gente ya te conoce hasta me llaman..., nunca se han quejado, pero hay mototaxi que se suben a robar, pero paradero que roban, no hay solo en la ruta x motos que vienen a robar de otro lado. La gente no conoce y cuando están en ruta lo atracan con pistola o cuchillo.” (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

Ante la posibilidad constante de que le roben la moto en cualquier momento ya que por sus características es bastante posible. Así señalan que muchas veces tienen que pagar el alquiler de un espacio para guardar la moto porque no lo pueden dejar fuera de sus casas o que tienen que almorzar en grupo para cuidarse la moto entre ellos o en un lugar con la posibilidad de estar vigilantes de su moto. En cualquier caso, no dejan sin protección el vehículo, sino que tienen mucho cuidado en protegerlo. *“Roban bastante cuando esta la moto afuera. Yo por eso pago mi cochera y lo guardo con llave”.* (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

7.6 Precariedad de infraestructura

Se identifico que las condiciones de infraestructura vial pueden ser bastante precarias en determinadas rutas, lo cual ponen en peligro al conductor y al pasajero. Así también, esta situación puede empeorar de acuerdo al contexto climático en tanto puede haber lluvias, neblina o desprendimientos que ponen en riesgo su recorrido.

“Paraderos peligroso porque toda la carretera es trocha, cuando llueve la carretera se pone feo. El freno no te puede agarrar bien, y el camino es angosto, té puedes voltear pa abajo”. (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

8. Enfoque diferencial

8.1 Las mujeres se quedan en casa: movilidad reducida

Se menciona un cambio significativo en la movilidad de las mujeres, en tanto, muchas de ellas han tenido que dejar el trabajo debido al contexto de la crisis sanitaria. Esto coincide con trabajos menos calificados como el cuidado de personas o la limpieza del hogar que se realizaba.

Por otro lado, se ha manifestado que fueron los hombres, los primeros en salir a trabajar, ante la situación de la crisis sanitaria. Se identifico que los primeros en poder salir a trabajar y regularizar su situación laboral, fueron los hombres jóvenes como es el caso de los operarios de transporte y los albañiles.

- **Las mujeres están asumiendo la educación de los niños a distancia**

Así también, hay un tema en asistir la educación de los niños en casa; debido al cambio hacia la educación a distancia que se ha mantenido durante todo el 2020 y 2021. Esto ha sido mencionado por nuestros entrevistados de diferente manera, ya sea por las esposas o parejas de los operadores de transportes, las amigas y/o las mismas dirigentes vecinales. Importante destacar que no ha ocurrido sobre las entrevistadas con trabajos calificados que pueden continuar haciendo tele trabajo.

Esto sumado a un tema de cuidado de familiares y de ayudas sociales por parte de las dirigentes vecinales, configura un regreso de las mujeres hacia los hogares y a la vida local.

“mi mujer trabaja de cocinera en restaurante de surco, pero dejo de trabajar por la pandemia porque no hay trabajo. La casa donde trabajaba tiene miedo de la pandemia. Ahora por las clases virtuales tiene que ayudar a sus hijos, esta como profesora. Conozco amigas que han dejado por eso, cuando lo dejan a los hijos no le toman importancia porque no es igual de presencial”. (Entrevista con Luis, chofer de moto taxi, 36 años)

- **Las mujeres son las mas afectadas por la eliminación del pasaje por trayecto corto:**

El alza del pasaje y la eliminación del pasaje de trayecto corto son problemáticas que han afectado directamente la movilidad de las mujeres. Así fue manifestado por las mujeres entrevistadas sobre sus trayectos cortos, que han sido reemplazados por caminatas como forma de ahorro.

Si bien, las entrevistadas mencionan que han adoptado este nuevo habito de caminatas a paraderos cercanos y mercados, se observa que se han visto obligadas a esto debido al alza de pasajes que constituye el doble de lo que se gastaba antes para este tipo de trayecto. Su actividad se ha visto fuertemente impactada por el alza de los pasajes ya que normalmente eran trayectos cortos que no significaban grandes gastos. Sin embargo, el alza de los precios coincide con un tiempo donde las mujeres no están trabajando y tienen que ahorrar el gasto del pasaje, que anteriormente era 50 céntimos en bus y 1 sol en moto.

Así también, se sabe que son las mujeres las que suelen ir a mercados, a la escuela de los niños, puntos de reunión social o visita de familiares cercanos, por lo que son ellas las que hacen mayor uso del transporte local y que se ven obligadas a agregar la caminata en su nueva rutina porque no cuentan con los medios para pagar el nuevo pasaje.

Las señoras entrevistadas señalan que, para hacer frente a la situación, se realizaron diversas actividades comunales durante el confinamiento, de las cuales tuvieron que hacer uso de moto taxis del barrio para el traslado de alimentos y delivery a familiares contagiados. Comentan que se dedicaban a realizar actividades sociales y caritativas como brindar apoyo a las familias más vulnerables y a las ollas comunes. Para ello, debían movilizarse, contratando mototaxis y taxis particulares. (Entrevista con Julia, dirigente vecinal, 54 años)

8.2 Teletrabajo solo fue posible para trabajos calificados

En este sentido, el asistente de empresa y la abogada pudieron desempeñarse laboralmente desde casa y prefieren continuar con el teletrabajo por prevención al contagio. Sin embargo, solo dos de los once entrevistados contaron con dicha facilidad laboral. Por lo que, se identifica una diferencia entre las actividades calificadas y las actividades manuales como el de albañil, empleada del hogar y personal de transporte, las cuales estuvieron perjudicadas por el confinamiento, generando que se paralicen por un prolongado periodo de tiempo.

Conclusiones

Las principales reflexiones se presentan en grandes líneas sobre la amplia oferta de movilidad identificada en una de las zonas con las peores condiciones de movilidad y nivel socioeconómico en Lima Sur.

Esto a diferencia del caso europeo, supone una paradoja sobre las condiciones de accesibilidad en un área periférica de la ciudad que se encuentra al margen de las principales infraestructuras del transporte público. Como ha sido demostrado anteriormente por otros estudios, responde a la oferta de transporte público o privado que de manera formal o informal se adapta a las necesidades y la geografía de los territorios más pobres de la ciudad.

Si bien, este rasgo sobre los altos niveles de accesibilidad que tienen los territorios empobrecidos de las ciudades latinoamericanas, es un enfoque conocido en la literatura de los estudios urbanos en la región. Podemos destacar algunas particularidades de la zona de estudio VMT que se encontraron en el presente trabajo, en especial sobre una coyuntura actual de la crisis sanitaria.

Primero, podemos observar que las características geográficas de la zona de estudio lo definen por su carácter accidentado, debido a las quebradas que guían su ocupación. Esto, al igual que muchos de otros barrios en Latinoamérica, ha originado que la principal oferta de transporte siga rutas secundarias en la trama urbana, respondiendo de una manera más eficiente a las necesidades de los pobladores.

En este sentido, las grandes avenidas que constituyen los ejes de entrada y de salida del sur hacia el centro de la ciudad, concentran la oferta formal y de mayor capacidad, por lo que terminan saturadas. Así también, hay una deficiencia sobre la cantidad y estructura de estas grandes vías. El uso principal de los pobladores se da bajo un patrón de subidas y bajadas, de este a oeste. Lo cual, demuestra que un gran sector de esta zona de estudio se queda al margen de la oferta del transporte formal.

Luego, sobre los principales lugares de la movilidad, es significativo que gire en torno a paraderos claves para la intermodalidad ya que revela un encadenamiento de los medios de transporte que suponen altos costos en el pasaje y el tiempo del trayecto. Reproduciendo

nuevamente, lo que diversos estudios señalan como las desigualdades urbanas en torno a los servicios básicos de la ciudad.

Esto se ha demostrado, a partir de las experiencias y percepciones de los pobladores sobre sus trayectos, expresando malestar por el tráfico y los altos costos. Así como también, se demuestra que esta realidad se agudiza a raíz de la crisis sanitaria. Donde la subida del pasaje y los protocolos de seguridad han agregado malestar de los usuarios.

De igual manera, sobre los modos activos de movilidad como la caminata y la bicicleta se puede observar que no existen las condiciones apropiadas para su promoción. Sin embargo, algunos de los pobladores se verán obligados a realizar caminatas y tomar más tiempo en sus trayectos, como forma de ahorro debido al alza de los pasajes de trayectos cortos.

Se señala que es una situación de desigualdad, ya que afecta mucho más a los pobladores de zonas pobres por las condiciones no apropiadas, en torno a la delincuencia, la precariedad urbana, las distancias y las condiciones geográficas que caracteriza su hábitat.

A esta problemática, se suma el enfoque diferencial, donde se demuestra que han sido las mujeres y los niños quienes se han visto obligados a reducir su movilidad. Sin perspectiva de que la situación cambie, se señala que la política de “quedarse en casa” ha afectado directamente sobre la carga de trabajo de las mujeres sobre la educación a distancia de los niños. Así también, por temas de ahorro, las mujeres que normalmente tomaban medios de transportes para trayectos cortos como el mercado o la socialización a proximidad, deberá verse obligada a caminar.

Finalmente, señalar que el estudio aporta sobre otras muchas problemáticas en torno al tema de transporte y movilidad que no ha sido la ocasión de profundizar. Sin embargo, son temáticas que demuestran las diferencias de clase sobre el proceso urbano y las condiciones laborales de la población más empobrecida.

Entre ellas, los conflictos territoriales por el tema del transporte público, las formas solidarias de transporte, las dificultades en acceso sobre pendientes, las formas de apropiación del espacio público, entre otras que se presentan de manera muy particular sobre las zonas con peores condiciones de movilidad en la región.

Bibliografía

AVELLANEDA, Pau, 2007 *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

BIELICH, Claudia, 2009 *La guerra del centavo. Una mirada actual del transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: CIES, IEP.

CHAVEZ, Karina, 2019 “Habitar la estación : lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES. Tesis de licenciatura. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15765/CHAVEZ_ARANA_KARINA_HABITAR_ESTACION.pdf?sequence=1&isAllowed=y

DEMORAES ET. AL. (2020). *“Identificar los sectores con condiciones sociales y de movilidad muy desfavorables en Lima y Bogotá: una eta previa para aplicar las encuestas del programa Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible – Metodología y mapas*. Informe ANR Modural <https://hal.science/hal-03053354/>

DEMORAES F., ROBERT J., VEGA CENTENO P., PEREYRA O., GOUËSET V., (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, Informe ANR Modural, <https://hal.science/hal-02948655>
- DEXTRE, Juan Carlos & AVELLANEDA, Pau, 2014 *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fondo Editorial PUCP
- FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, Graciela & VILELA, Marta, 2015 “Reflexiones sobre densidad urbana y centralidades en la metrópoli de Lima, siglo XXI”. *Revista de arquitectura, urbanismo y territorio*. Lima, Vol. 1, No. 1, pp. 83-116.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA [INEI], 2014 *Modulo Perú. Herramienta de lucha contra la pobreza*. Lima: Presidencia del Consejo de Ministros.
- JAUREGUI-FUNG F, KENWORTHY J, ALMAAROUFI S, PULIDO-CASTRO N, PEREIRA S, GOLDA-PONGRATZ K. Anatomy of an Informal Transit City: Mobility Analysis of the Metropolitan Area of Lima. *Urban Science*. 2019; 3(3):67. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- LIMA CÓMO VAMOS, 2019 ¿Cómo vamos en Lima y Callao? Noveno Informe de Indicadores sobre Calidad de Vida. Lima
- MATOS MAR, José, 2004 *Desborde popular y crisis del Estado. El nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- PLAS, Hugo & GALINDO, Juan José, 2015 La moto taxi en el Rímac. Proyecto: “Reforzando la innovación con mecanismos participativos para aumentar capacidades de desarrollo y resiliencia en el Rímac.”
- PLANMET, s.f. *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao (1990-2000)*. Lima.
- VEGA CENTENO, Pablo, 2004 *Foro urbano: Los nuevos rostros de Lima*. Lima: Colegio de sociólogos. 2004 *Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima: un análisis del testimonio de la señora Eufemia*.
- VEGA CENTENO, Pablo et al., 2019 *Las Centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.