



HAL
open science

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Independencia”

Danae Román

► **To cite this version:**

Danae Román. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Independencia”. Projet ANR Modural. 2021. hal-03981637

HAL Id: hal-03981637

<https://hal.science/hal-03981637v1>

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 “Independencia”

Autora: Danae ROMAN

Supervisión: Jérémy ROBERT, Omar PEREYRA & Pablo VEGA CENTENO

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:

ROMAN D., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Independencia”, Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 83 p., <https://hal.science/hal-03981637>

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, durante 2 meses, de julio a agosto 2021, en Lima y Bogotá, con supervisión de los investigadores del equipo. El trabajo siguió la misma metodología, incluyendo análisis de fuentes secundarias y 20 entrevistas dirigidas a distintos perfiles de residentes y actores clave, con guías diseñadas por el equipo Modural. Los informes siguen la misma trama.

Cartografía en línea: Las monografías son complementadas por una cartografía dinámica en UMap en línea: <https://modural.hypotheses.org/1275>



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>

Contenido

1. DESCRIPCIÓN DEL MATERIAL.....	5
1.1 ENTREVISTAS	5
1.2 OBSERVACIÓN DE CAMPO	8
1.3 DOCUMENTOS, REVISTA DE PRENSA Y REDES SOCIALES	9
2. ZONA DE ENCUESTA	10
2.1 HISTORIA DE LA ZONA	10
2.2 CARACTERÍSTICAS URBANAS DE LAS ZONAS DE ENCUESTA.....	12
2.3 CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS	14
2.4 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE VIVIR EN LAS ZONAS DE ENCUESTA.....	16
3. LUGARES CLAVES PARA LA MOVILIDAD	21
3.1 VÍAS Y AVENIDAS PRINCIPALES.....	21
3.2 LUGARES DE INTERMODALIDAD	23
3.3 PARADEROS CLAVE	24
3.4 LUGARES CENTRALES PARA EMPLEO O SERVICIOS (DENTRO DE LA ZONA O EN SUS INMEDIACIONES)	27
3.5 LUGARES QUE HACEN REFERENCIA EN LA ZONA.....	28
4. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD	29
4.1 EVOLUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LA OFERTA DE TRANSPORTE	29
4.2 OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD:	30
4.2.1 <i>Oferta de modos colectivos formales</i>	32
4.2.2 <i>Oferta de modos colectivos informales o formales</i>	35
4.2.3 <i>Modos individuales (carro, moto, bicicleta, movilidad peatonal)</i>	40
4.3 INFRAESTRUCTURAS Y DIFICULTADES.....	42
4.4 PERSPECTIVAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTE Y DE MOVILIDAD	45
5. RUTINAS DE MOVILIDAD	47
5.1 VIAJES CORTOS: ESTUDIOS Y TRABAJOS A PROXIMIDAD	47
5.2 VIAJES LARGOS: ESTUDIOS UNIVERSITARIOS Y TRABAJOS LEJANOS.....	50
5.3 VIAJES DE LOS OPERADORES.....	57
6. LOS IMPACTOS DEL COVID (Y DEL PARO) SOBRE RUTINAS MOVILIDAD COTIDIANA.....	65
6.1 IMPACTO DE LA PANDEMIA SOBRE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD	65
6.2 IMPACTO DE LA PANDEMIA SOBRE LA OFERTA.....	67
6.3 IMPACTO DE LA PANDEMIA SOBRE LAS ACTIVIDADES	68
7. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD	70
7.1 DELINCUENCIA DESDE O EN LOS VEHÍCULOS	70
7.2 INFORMALIDAD DE VEHÍCULOS, ESPECIALMENTE MOTOTAXIS	70
7.3 FALTA DE INFRAESTRUCTURA URBANA.....	71
7.4 APROPIACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS: COCHERAS Y ENREJAMIENTO.....	72
7.5 INACCESIBILIDAD.....	73
7.6 FLEXIBILIZACIÓN DE PROTOCOLOS	74
7.7 PROBLEMAS ECONÓMICOS OCASIONADOS POR LA MOVILIDAD	74
7.8 INCUMPLIMIENTO DE LEYES DE TRÁNSITO.....	76
7.9 PROBLEMAS DERIVADOS POR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA URBANA.....	76
8. ENFOQUE DIFERENCIAL	79
8.1 GÉNERO: MUJERES Y MADRES.....	79
8.2 GRUPOS VULNERABLES: NIÑOS, ANCIANOS Y DISCAPACITADOS.....	80

9. OTRAS PROBLEMÁTICAS SOCIALES RELACIONADAS A LA MOVILIDAD.....	81
9.1 AUTOORGANIZACIÓN FRENTE A LA CUARENTENA: OLLAS COMUNES Y BANDERAS BLANCAS.....	81
9.2 COSTOS DE MOVILIZAR MATERIALES PARA EDIFICAR CASAS	82
BIBLIOGRAFÍA.....	83

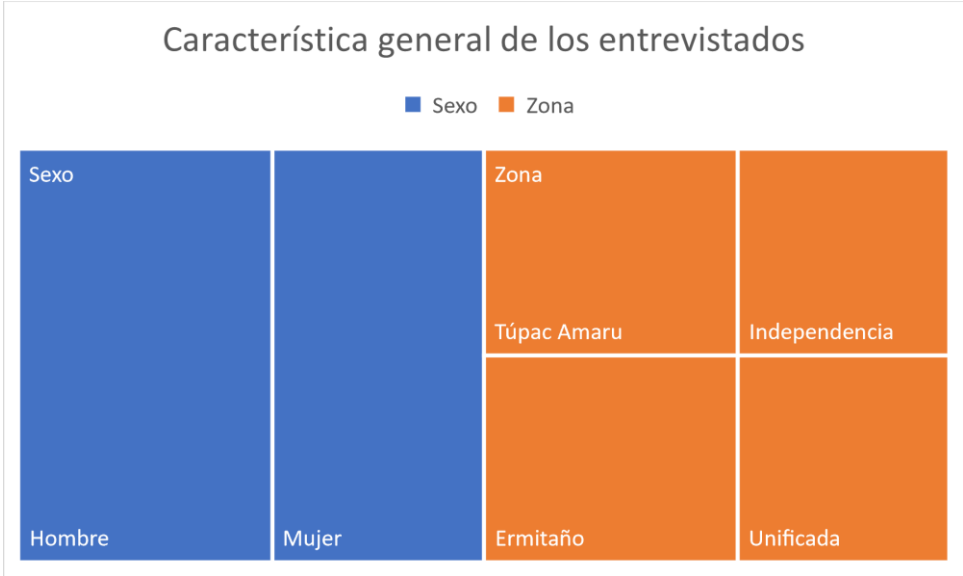
1. Descripción del material

Para la recolección de información se realizaron un total de 22 entrevistas, seis observaciones de campo y se revisó documentación, así como noticias y comentarios en redes sociales de las zonas de encuesta.

1.1 Entrevistas

Se entrevistó a un total de 22 personas, cuyas edades oscilan entre los 21 hasta los 60 años. Estas lograron ser equitativos en términos de personas residentes y claves, donde se dialogó con 11 en cada una de esas categorías; género, 10 mujeres y 12 hombres, y zonas de residencia o trabajo: 6 de la subzona de Túpac Amaru, 6 del Ermitaño, 5 de Independencia y 5 de Unificada.

Gráfico 1: Características de los entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Tabla 1: Característica de entrevistados

Código	Categoría	Sexo	Edad	Perfil (ocupación)	Fecha	Duración entrevista	Dirección	Subzona
E1	Residente	Mujer	26	Estudiante y trabajadora	14-Jul	49 min	Calle 23. Payet	Túpac Amaru
E2	Residente	Hombre	21	Estudiante	11-Jun	31 min	José Gálvez.	Túpac Amaru
E3	Residente	Hombre	34	Trabajador – antiguo residente	13-Jul	51 min	Urbanización Tupac Amaru. Jirón Pallcamarca	Túpac Amaru
E4	Residente	Hombre	28	Estudiante y trabajador	16-Jul	53 min	Colegio Mariano melgar y posta de Payet. Cuadra 6, 7	Túpac Amaru
E5	Residente	Hombre	29	Hombre trabajador en casa	29-Jun	42 min	Jirón los incas	Independencia
E6	Residente	Mujer	52	Recién establecida y trabajadora - ama de hogar	19-Ago	44 min	Calle 23 de diciembre	Independencia
E7	Residente	Mujer	25	Ama de casa	5-Ago	47 min	Av. Las Américas	Independencia
E8	Residente	Hombre	27	Trabajador	29-Jun	61 min	Av. José Gabriel Condorcanqui.	Independencia
E9	Residente	Hombre	29	Trabajador	11-Jun	31 min	San Camilo. Pasaje José María Arguedas	Ermitaño
E10	Residente	Hombre	50	Trabajador móvil	29-Jun	52 min	Volante III	La Unificada
E11	Residente	Mujer	55	Ama de casa	12-Jul	32 min	El Volante I	La Unificada
E12	Persona clave	Hombre	40's	Presidente Asociación Acavirus	7-Jul	32 min	Tahuantinsuyo/Distrito	Túpac Amaru
E13	Persona clave	Mujer	53	Dirigenta y encargada comité anticovid Lima Norte	19-Ago	65 min	Prolongación Tupac Amaru, Av. Condorcanqui 605	Túpac Amaru
E14	Persona clave	Mujer	43	Dirigenta AH Villa Canta	29-Jun	45 min	Pasaje Huánuco, Manzana 64A, lote 6. Av. San Antonio	Independencia
E15	Persona clave	Hombre	43	Funcionario de la Municipalidad Ambiente	5-Jul	51 min	AH San Alvin, El Ermitaño	Ermitaño
E16	Persona clave	Hombre	42	Presidente Asociación 2000	12-Jul	34 min	Av. 6 julio, mercado Ermitaño. Junto al colegio Independencia	Ermitaño
E17	Persona clave	Hombre	60	Encargado PREDES		62 min	Miraflores	Ermitaño
E18	Persona clave	Mujer	-	Dirigenta Ermitaño	16-Jul	60 min	AH Santa Cruz	Ermitaño
E19	Persona clave	Hombre	-	Dirigente el Volante III	29-Jun	46 min	Volante Tres, Calle Chota, Eje Unificada. Parte alta	La Unificada
E20	Persona clave	Mujer	25	ONG Periferia	3-Ago	50 min	Miraflores	La Unificada
E21	Persona clave	Mujer	50's	Dirigenta del AH Villa el Ángel	12-Jul	52 min	AH Villa El Angel. Sector Unificada	La Unificada
E22	Persona clave	Mujer	46	Dirigenta del AH Villa El Carmen	7-Jul	60 min	Unificada	La Unificada

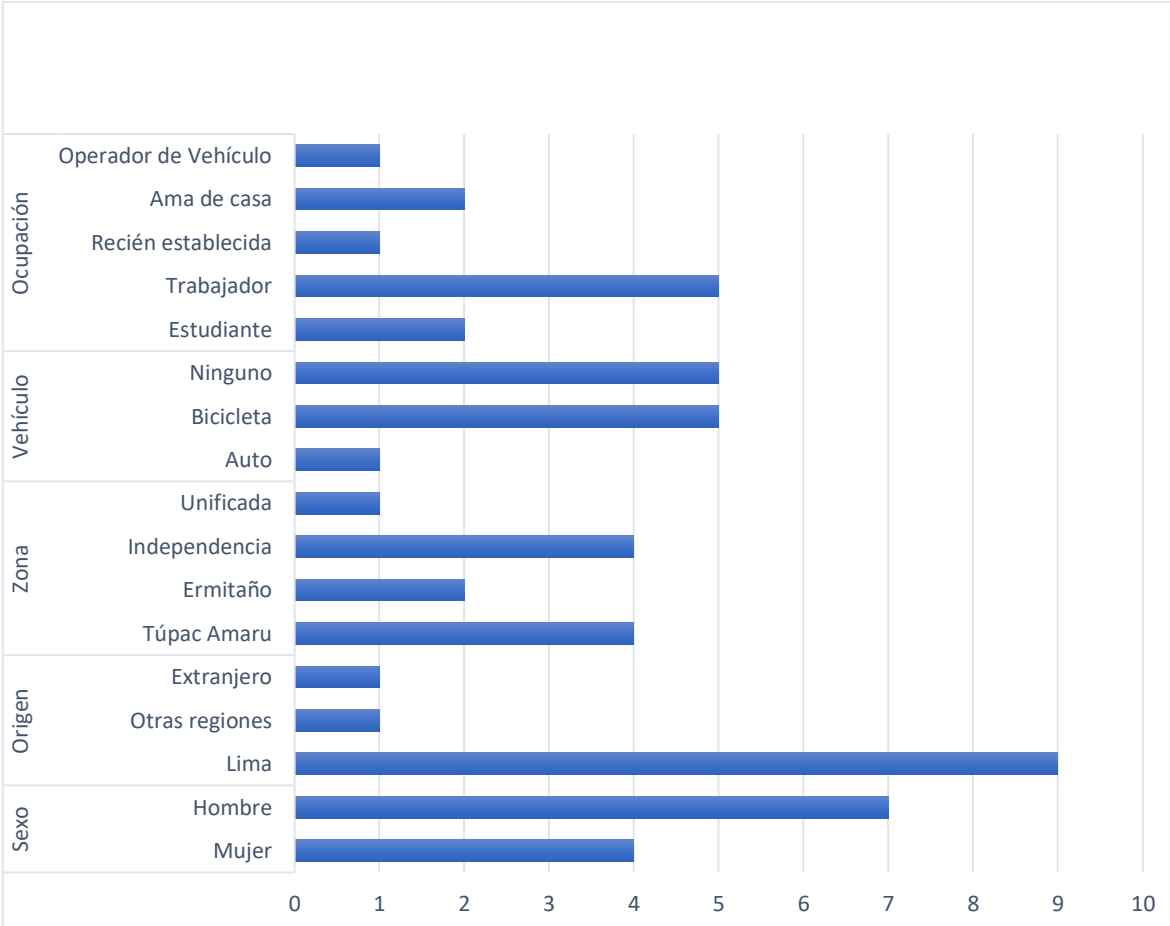
Fuente: Elaboración propia

Estas fueron obtenidas a través de: contactos ya establecidos por un miembro del equipo de Modural; mensajes personales enviados por la red social Facebook a personas que pertenecían a grupos virtuales del distrito y por conversaciones realizadas en las salidas de

campo. De esa manera, cada uno de los contactos permitió establecer otros nuevos aplicando así la técnica de la bola de nieve.

En cuanto a las características de los residentes, 7 son hombres y 4, mujeres, 9 nacieron en Lima, 1 en el extranjero (Venezuela) y 1 es de otra ciudad del país; 1 tiene auto, 5 bicicleta, y 5 ningún vehículo; 2 son estudiantes, 5 trabajan, una es recién establecida, 2 son amas de casa y 1 es operador móvil; finalmente, 4 pertenecen a la subzona de Túpac Amaru, 2 al Ermitaño, 4 a Independencia y 1 a Unificada.

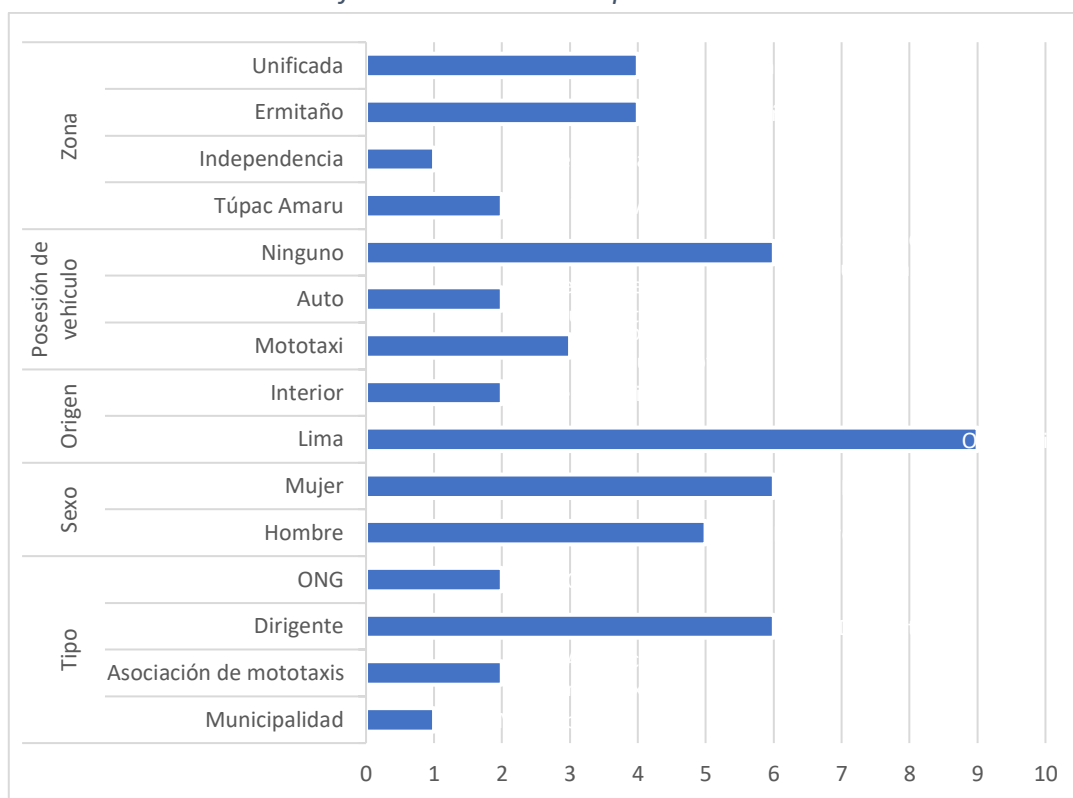
Gráfico 2: Característica de los residentes



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las características de las personas clave, se entrevistó a 5 mujeres y 6 hombres; 6 de ellos son dirigentes de sus respectivas zonas o de los Asentamientos Humanos donde residen, 2 trabajan en ONG's, 2 son presidentes de asociaciones de mototaxis y 1 trabaja como funcionario en la Municipalidad; 8 son de Lima y 2 del interior del país; 6 no tienen ningún vehículo, 3 cuentan con mototaxis y 2 con autos particulares (aquellos que no son de la zona, los trabajadores de ONG) y 4 viven o trabajan en la zona de Ermitaño, 4 en Unificada, 2 en Túpac Amaru y 1 en Independencia.

Gráfico 3: Característica personas clave



Fuente: Elaboración propia

De todas las entrevistas realizadas, 21 fueron realizadas a través de llamadas telefónicas y solo una de manera presencial, cuando se hizo el trabajo de campo. Estas tuvieron un consentimiento previo para ser grabadas y fueron transcritas y sistematizadas.

1.2 Observación de campo

En cuanto a las observaciones de campo, se realizaron un total de seis salidas en diferentes fechas y momentos del día, las cuales consistieron en caminatas en la zona. La primera fue una caminata de aproximadamente 3 horas en las principales avenidas y espacios del distrito y las siguientes cuatro fueron focalizadas; es decir, realizadas en las subzonas en las que se divide el distrito: en el sector de Túpac Amaru se observó a través de mototaxi y combi; y tanto para los sectores de Independencia, Ermitaño y Unificada se realizaron observaciones en mototaxi como caminatas junto a un dirigente de la zona. Cabe resaltar que la última visita de campo, en la subzona de Independencia, se participó de la faena comunal realizada por la población para la construcción de su escalera.

Tabla 2: Observación de campo

Zona	Fecha	Forma de observación
Distrito general	28 junio	Caminata en principales avenidas
Túpac Amaru	18 julio	Mototaxi y combi

Zona	Fecha	Forma de observación
Independencia	18 julio y 1 agosto	Mototaxi y caminata con dirigente
Ermitaño	16 julio	Mototaxi y caminata con dirigente
Unificada	13 julio	Mototaxi y caminata con dirigente

Fuente: Elaboración propia

En estas salidas de campo se observaron las características urbanas de las zonas, las actividades y patrones sociales, se tomaron fotografías y se conversó con algunas personas que se encontraban en el lugar. Las impresiones fueron sistematizadas en un cuadro (ver Anexo 1) y fueron utilizadas para complementar la información obtenida de las entrevistas.

1.3 Documentos, revista de prensa y redes sociales

Se realizó una revisión de la literatura que permitió identificar 10 artículos, tesis, planes de desarrollo y otros documentos de trabajo sobre las condiciones urbanas y de movilidad del distrito y sus subzonas, los cuales fueron sistematizadas en un cuadro (ver Anexo 2) con sus respectivos resúmenes e información relevante.

Así mismo, se realizó una revisión de noticias de diversos periódicos sobre las condiciones de movilidad o problemas relacionadas a la misma en la zona, los cuales abarcaron el lapso de los dos últimos dos años; es decir, desde el 2019 hasta la fecha, obteniendo un total de 32 noticias que fueron sistematizadas de acuerdo al tipo de noticia que abarcaban: robos, accidentes, agresiones, manifestaciones, enfrentamientos, problemas, informalidad, obras, temas administrativos, casos de acoso sexual y culturales (ver Anexo 3).

Finalmente, se ingresó en diferentes momentos a grupos virtuales del distrito formados a través de redes sociales, de los cuales se identificó 5 grandes temas o ejes de conversación en torno a la movilidad: aumento de precios, búsqueda de motorizados (tanto para delivery como para alquiler- operario móvil), discusiones sobre otras formas de movilidad alternativas; especialmente aquellas no motorizadas, como caminar o movilizarse en bicicleta, problemas sobre el abastecimiento o cantidad de vehículos del Metropolitano y la informalidad en el distrito, los cuales se encuentran documentados con tomas de pantalla de comentarios representativos (ver Anexo 4).

Tabla 3: Revisión de documentos, noticias y redes sociales

Fuente	Cantidad
Documentos	10
Noticias	32
Redes sociales	5 ejes

Fuente: Elaboración propia

2. Zona de encuesta

2.1 Historia de la zona

El distrito de Independencia pertenece al área de Lima Norte, espacio periférico de reciente consolidación urbana cuyos orígenes se remontan a las primeras invasiones que ocurrieron a partir de la migración masiva desde el campo a la ciudad en los años 50's, establecido como espacio jurídico el año de 1964. Limita por el norte con el distrito de Comas, por el Este con San Juan de Lurigancho, por el Sur con los distritos del Rímac y San Martín de Porres y el Oeste con Los Olivos.

Mapa 1: Límites del distrito de Independencia



Fuente: Municipalidad de Independencia (2011)

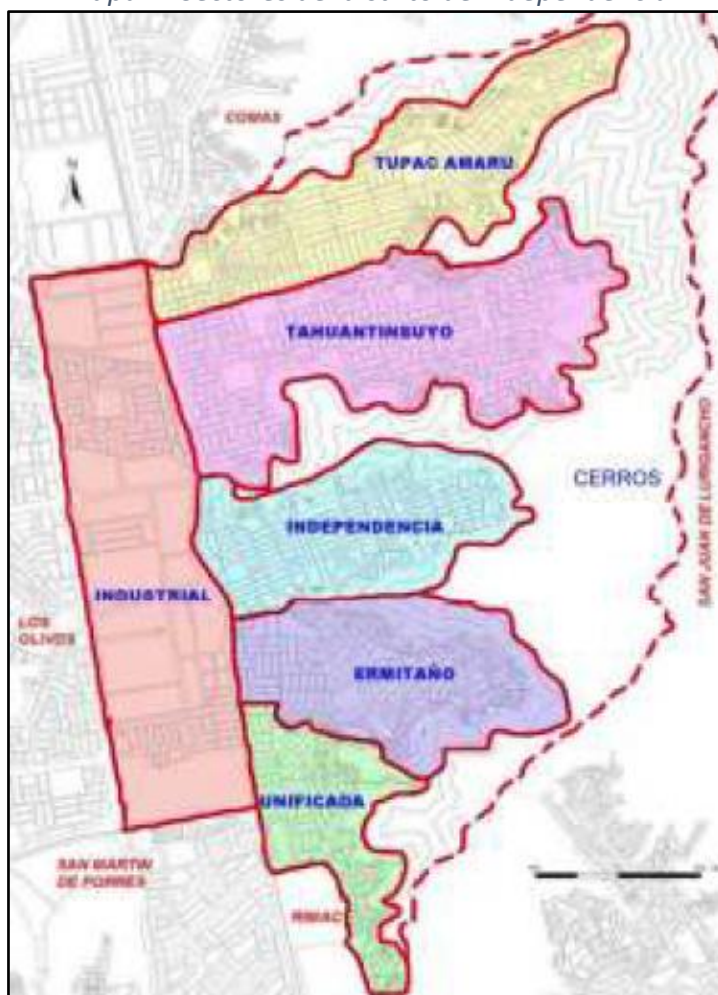
El distrito ha sido dividido tanto política como socialmente en 6 grandes subzonas o sectores que se diferencian entre sí por sus características urbanas y funcionales, que de izquierda a derecha y de norte a sur consisten en: El sector industrial, Túpac Amaru, Tahuantinsuyo,

Independencia, El Ermitaño y La Unificada. Dos de estos, los sectores de Tahuantinsuyo e Industrial, no abarcan ninguna zona de encuesta.

Como contexto, el sector de Tahuantinsuyo fue el primer espacio de asentamiento de migrantes por su geografía plana, por lo que es el área con menor densidad urbana y con una mayor cantidad de áreas verdes y equipamientos a diferencia de las otras zonas del distrito. Y, la segunda, el sector Industrial, es el principal área que dinamiza tanto el distrito como la zona Norte de la ciudad dado que se localiza en medio de las principales avenidas de la zona: la Túpac Amaru, Panamericana Norte, Tomás Valle y Naranjal, que la convierte en un espacio fácilmente accesible, y, sobre todo, llamativo por contar con grandes mobiliarios económicos: los centros comerciales de Mega Plaza y Plaza Norte, el Gran terminal terrestre, el Mercado Central de Independencia y Mercado Mayorista de Fiori y los supermercados de Plaza Vea y Metro. Además, cuenta con centros administrativos (Migraciones, RENIEC), de salud (clínicas) y educativos importantes, como la sede norte de la Universidad San Ignacio de Loyola y los institutos Senati, ICPNA y Sertus.

En el caso de nuestras zonas de encuesta, estas abarcan la totalidad de los sectores de Independencia, el Ermitaño y La Unificada y parcialmente el de Túpac Amaru. Dado que estas denominaciones son utilizadas tanto por autoridades como por los residentes es que serán utilizadas para demarcar y caracterizar de manera detallada las áreas de estudio del distrito.

Mapa 2: Sectores del distrito de Independencia



Fuente: Municipalidad de Independencia (2011)

2.2 Características urbanas de las zonas de encuesta

Las subzonas de Túpac Amaru, Independencia, el Ermitaño y La Unificada comparten similares características urbanas: estas poseen una mayor cantidad de Asentamientos Humanos de ocupación desorganizada, con formas precarias de edificación de viviendas y densamente pobladas; así como tener una topografía más accidentada por presencia de pendientes que expone a sus habitantes a peligros frente a desastres y limitando su movilidad al no permitir una articulación con los ejes zonales (Municipalidad de Independencia 2016, 2018).

Además, los residentes identifican y caracterizan las subzonas de acuerdo a otros cuatro criterios:

1. Pendiente: Es el criterio más usado y el más importante que los residentes utilizan. Esta permite distinguir dos zonas claramente delimitadas: la “parte de abajo”, donde el terreno es plano y “la parte de arriba”, que el espacio con mayor pendiente, también es denominada como “los cerros”.

2. El año de establecimiento: Dado que la formación del distrito ocurrió en base a invasiones/instalaciones, los residentes distinguen las zonas y así mismos en base al tiempo de ocupación de sus viviendas, para lo cual tienen dos parámetros: los antiguos, que abarca los primeros migrantes que se instalaron en los años 50 hasta quienes hace 10 años llegaron al distrito y pueden contar realizar los trámites para adquirir su título de propiedad, y los invasores, aquellos residentes que llegaron desde hace menos de 10 años, especialmente en los últimos 5 y 3, los cuales están relacionados al tráfico de terrenos. Estos consisten en la invasión de un espacio, bien por necesidad de vivir en ese espacio o para que en el futuro este pueda ser vendido. Estos han causado frustración y problemas a la población, debido a amenazas y ejecución de dirigentes, e instalación de más viviendas que, ante un sismo, puede dañar las viviendas contiguas.

3. Zonas peligrosas: El tercer criterio que los residentes utilizan para diferenciar la zona donde vive es identificando espacios/ pueblos donde ocurren la mayor cantidad de asaltos y robos.

4. Zonas de acceso: Finalmente, utilizan en menor medida el criterio de acceso relacionada a la presencia de infraestructura urbana de movilidad en el área, especialmente las pistas, que son menos numerosas al iniciar las pendientes, y, en menor medida, escaleras, o bien a servicios básicos, como agua, desagüe y alumbrado público.

- Subzona Túpac Amaru: Esta subzona colinda por el Norte con el distrito de Comas. Se encuentra ocupada por cuatro organizaciones de viviendas y 35 asentamientos humanos.
- Subzona Independencia: Se ubica en el centro del distrito, donde los Asentamientos Humanos se dividen por comités.
- Subzona El Ermitaño: Tiene la ocupación más densa y desordenada que las demás zonas del distrito (Municipalidad de Independencia: 2016), tiene 5 asociaciones de viviendas y 6 asentamientos humanos.
- Subzona La Unificada: Alberga 7 asentamientos denominados por los residentes como pueblos: Villa El Carmen 1, Villa El Carmen 2, Villa El Ángel, Villa El Milagro (comité más grande de la subzona y el segundo más grande de Independencia), el Volante 1, El Volante 2 y El Volante 3. Este se ubica detrás de la Universidad Nacional de Ingeniería y el supermercado Metro, colinda con el distrito del Rímac.

Mapa 3: Subzonas del Distrito



Fuente: Elaboración propia

2.3 Características socio-económicas

De acuerdo al plan de Desarrollo local concertado del Distrito de Independencia (2017), este acoge al 2.7% de la población de Lima Metropolitana, que se caracterizan por: ser predominantemente joven, donde el 25% de la población es menor de 15 años; más de la cuarta parte no satisface al menos dos necesidades básicas y al menos el 10% de las viviendas muestran condiciones de infraestructura inadecuadas, donde la mayoría de familias están constituidas por 4 y 5 miembros, de los cuales el 30% de las cabezas de hogar son mujeres.

Sobre sus características económicas, el 42.7% constituye la población económicamente activa, en la que participan más los hombres; de esta la principal ocupación es el de comerciantes y obreros que representan el 50% de los ocupados. Las principales actividades económicas son el comercio al por mayor y menor, que representan el 41% de estas. Al menos el 40% de la población cuenta con educación superior. Y las zonas bajas de las áreas de estudio son las que cuentan con más porcentaje de posesión de autos.

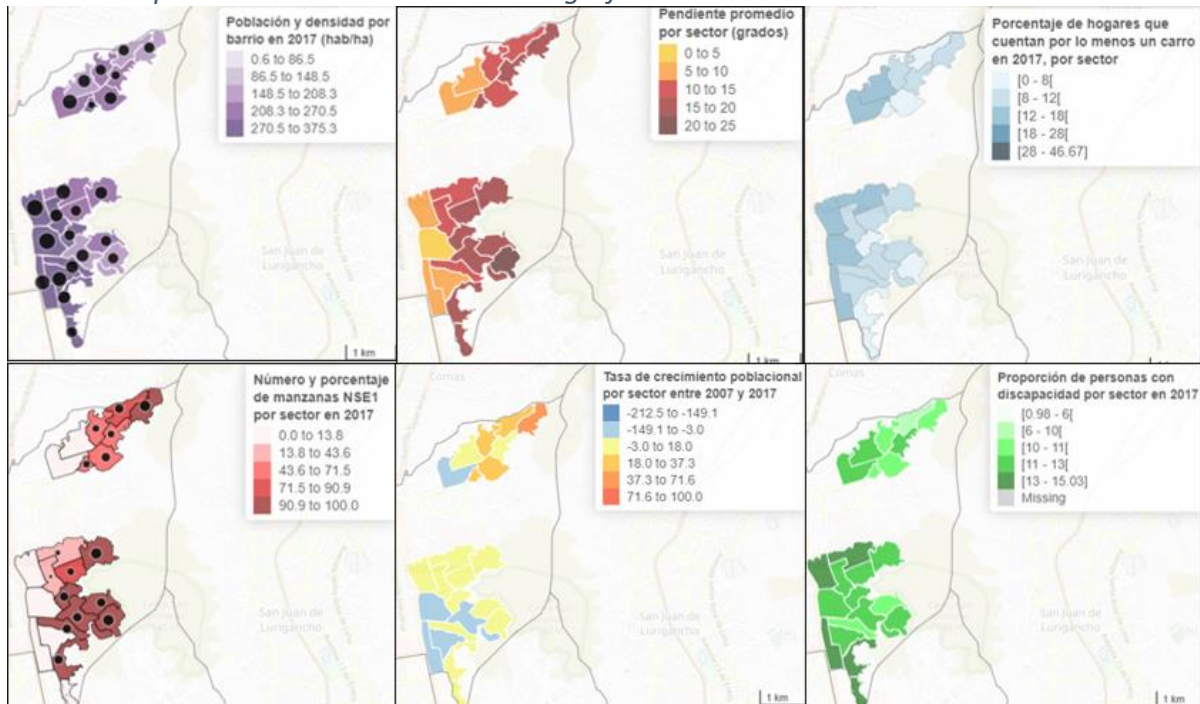
En cuanto a características específicas de cada subsector se encuentra que:

- **Subzona Túpac Amaru:** De acuerdo a la información del INEI (2017), se identifica que esta es la menos densamente poblada de las todas las zonas de encuesta, pero presenta los lugares con mayor crecimiento poblacional entre el 2007 y el 2017. Así mismo, sus áreas de reciente expansión cuentan con el menor porcentaje de acceso a internet; mientras que las áreas consolidadas, que se ubican cerca de la avenida principal de la zona, la Túpac Amaru, cuentan con un mayor porcentaje de conexión. En cuanto a la posesión de un automóvil, se observa que el mayor porcentaje de

hogares que se encuentran cerca de sus “áreas planas”, consolidadas y vías principales, son los que cuentan con al menos un auto, lo cual ocurre también en las demás subzonas.

- **Subzona Independencia:** Presenta la mayor proporción de inactividad en población en edad de trabajar, así como, junto a la subzona de la Unificada, la mayor proporción de personas con discapacidad, concentrándose especialmente en áreas de pendientes nulas o bajas.
- **Subzona El Ermitaño:** Posee el pendiente promedio más bajo de las zonas de encuesta, de 0 a 5 grados, así como el más alto, que se ubica entre los 20 a 25 grados. Además, en la zona alta del mismo cuenta con la mayor cantidad de manzanas de nivel socioeconómico bajo; es decir, en el umbral de la pobreza.
- Sus áreas de reciente expansión cuentan con el menor porcentaje de acceso a internet; mientras que las áreas consolidadas, que se ubican cerca de la avenida principal de la zona, la Túpac Amaru, cuentan con un mayor porcentaje de conexión.
- **Subzona La Unificada:** es la subzona más densamente poblada del distrito. En cuanto a la posesión vehículos, se observa que la subzona de la Unificada cuenta con un mayor porcentaje de hogar que poseen una moto, así como la “zona alta” del Ermitaño, mientras que este porcentaje es bajo en las otras subzonas de estudio.

Mapa 4: Características sociodemográficas resaltantes de la zona de estudio



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

2.4 Ventajas y desventajas de vivir en las zonas de encuesta

De manera general, los residentes resaltan la accesibilidad del distrito; ya que permite la movilidad desde y hacia distintos puntos de la ciudad por la presencia del Metropolitano y de distintas rutas de transporte público, especialmente a distritos de Lima Centro. Así como ser una “centralidad” dado que posee los centros comerciales más grandes que existen en la zona de Lima Norte, que son considerados elementos fundamentales para la dinamización económica de la zona. Esto ha generado la oportunidad a sus habitantes de crear pequeños negocios y emprendimientos, especialmente en la avenida principal, la Túpac Amaru, donde desembocan todas las subzonas.

En cuanto a las desventajas, tanto los entrevistados como la prensa resaltan el problema de la delincuencia como el principal, pero, los residentes mencionan con preocupación la venta y consumo de drogas, que se realiza en las calles y en pocos espacios públicos existentes en la zona.

Es importante resaltar que las percepciones sobre las ventajas y desventajas de residir en las cuatro subzonas estudiadas varían de acuerdo a la ubicación geográfica de los residentes; en particular al de la pendiente, y a las diferencias en cuanto a la calidad del entorno urbano construido en dichas áreas. De esa manera, se diferencian dos tipos de zonas: Las que poseen menos pendientes y se encuentran más cerca de la avenida principal Túpac Amaru, usualmente están urbanizadas, predominando las casas de material noble, que cuentan con todos los servicios básicos, así como infraestructura urbana y vial que permite una mejor movilidad; es decir, pistas y calles asfaltadas donde pueden ingresar mototaxi, autos o combis; hay menor inseguridad y un mayor acceso a diversos espacios, tanto educativos, recreacionales y de salud. Mientras que las zonas altas predominan las casas de material prefabricado, producto de invasiones ilegales recientes, y la falta de servicios básicos e infraestructura urbana, como pistas y escaleras. Esto refleja la desigualdad de la calidad de vida entre ambos espacios.

Subzona Túpac Amaru: De acuerdo a las entrevistas realizadas, entre los aspectos positivos de vivir en la zona, especialmente de quienes viven en las zonas más bajas del mismo, sobresale su urbanidad; es decir, es un área que cuenta con todos los servicios: agua, luz, alumbrado público; el buen estado de sus calles y pistas, que se encuentran asfaltadas, su cercanía a diversas infraestructuras que son centralidades locales: colegios, postas, centros de recreación, parques, etc., y especialmente su accesibilidad; es decir, la presencia de vías y diversidad de medios de transportes que les permite moverse, tanto para ingresar como para salir de su área, especialmente el alimentador del Metropolitano, así como combis y taxis colectivos.

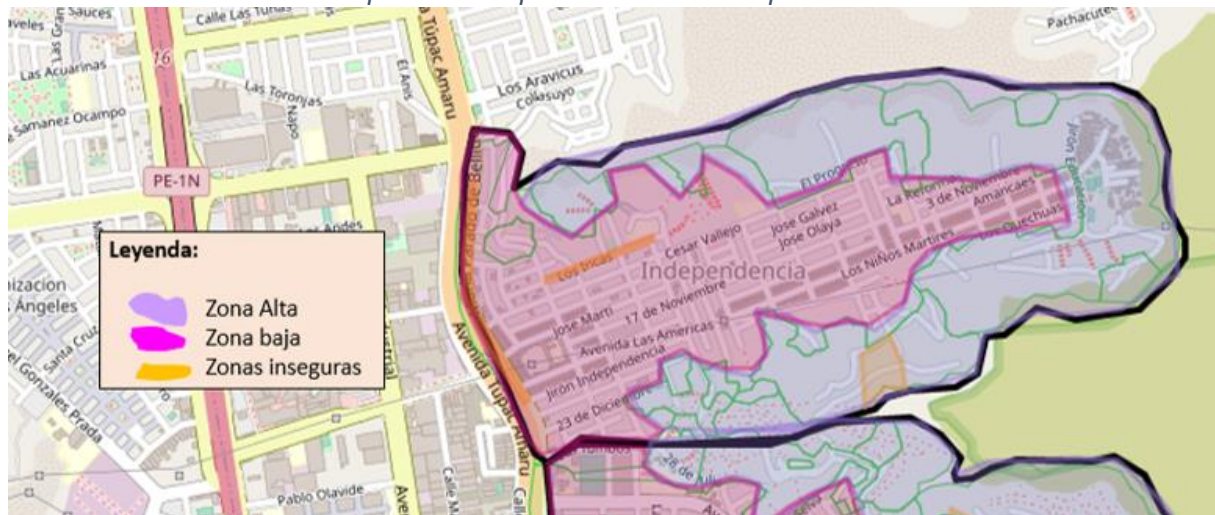
Además, es considerado como un área relativamente tranquila, sin tanta delincuencia salvo en algunas calles o espacios que son solitarios, oscuros y peligrosos, debido a la presencia de la comisaria, seguridad ciudadana y alumbrado público. Se resalta la “vida de barrio” que se

resalta, que igual las personas botan sus desechos de basura en la calle, hay árboles cortados, no hay vegetación, algunas calles se encuentran en mal estado y las fachadas de las casas se encuentran en mal estado.

Quienes residen en la parte alta de esta subzona identifican más desventajas que ventajas de vivir en el lugar. La mayoría de sus casas son de material precario prefabricado que no cuentan con servicios básicos, ocurren una mayor cantidad de robos y venta y consumo de drogas debido a calles sin alumbrado público y nula presencia policial; hay desechos de basura en las calles debido a que el carro recolector de basura no puede ingresar a estas zonas; no cuentan con áreas verdes, ni lugares para niños o caseta de serenazgo debido al poco espacio que se ha destinado para estos durante el proceso de ocupación; no cuentan con pistas ni escaleras los cuales deben ser construidas en faenas comunales.

De manera general, los espacios donde se identifica mayores tasas de robo son: las avenidas av. Tupac Amaru, Av. Los Incas y el Asentamiento Humano Villacanta.

Mapa 6: Descripción Subzona Independencia



Fuente: Elaboración propia

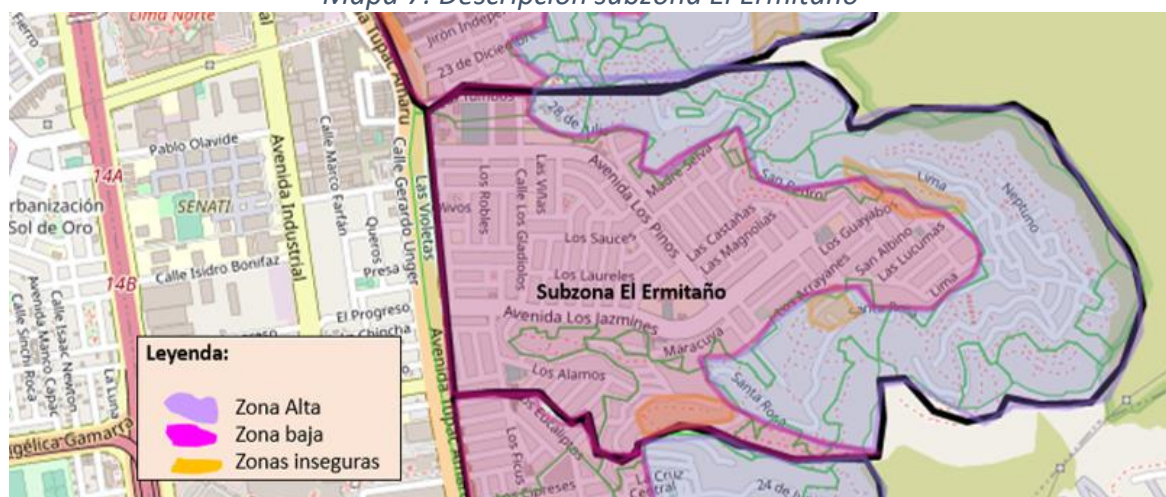
Subzona El Ermitaño: Quienes residen en la parte baja de esta subzona, que se encuentra asfaltada y con todos los servicios básicos completos, consideran que es un área tranquila, como menciona uno de los entrevistados:

"(...) en la zona donde yo estoy, al menos es una zona tranquila en el sentido, de no hay mucho bullicio, se puede descansar este... muy bien, la vista también es interesante, vez la playa, el atardecer. Un poquito de tranquilidad en ese sentido, no, no, la conges...el tráfico, movimiento vehicular, no esta tan fuerte, no se oye tan fuerte en mi zona. Por lo menos en mi domicilio." (E15, hombre, 43 años, funcionario Municipalidad, 5 julio 2021)

Además, dado que los cerros son zonas de protección y tratamiento paisajista, donde se encuentran tanto el parque forestal “Boca de Sapo” como las lomas de “La Bella Durmiente”, es que existen diversos proyectos que involucran la forestación y el cuidado de dichas áreas, ya que son los pocos espacios verdes que existen. A su vez, estos son considerados, por algunos, como parte de la mejora de su calidad de vida y un potencial económico para atraer visitas turísticas. A su vez, dado que esta zona es una de las más antiguas en ocupación es que los vecinos cuentan con una larga tradición de organización, por lo que, a falta de seguridad ciudadana, las rondas vecinales han logrado adquirir cámaras de vigilancia y ser las encargadas de mantener los robos y la venta y consumo de drogas en un bajo nivel.

Entre las desventajas de residir en esta subzona, especialmente aquellos que viven en las partes altas, mencionan las pendientes, por la geografía del lugar, ya que las personas deben subir al menos unos 300 escalones; hay un deterioro de las áreas verdes mencionadas en el anterior párrafo; algunos espacios no se encuentran asfaltados y son de difícil acceso que se recrudece en época de lluvia, provocando barro y, por tanto, una movilidad sea resbalosa tanto para peatones como mototaxis, algunas calles se encuentran sin asfaltar, tienen huecos o se encuentran sin mantenimiento; las calles son angostas; hay una posibilidad alta de ser asaltado. Los cambios en las condiciones climáticas son marcados; es decir, bastantes lloviznas y frío en el invierno y calor intenso durante el verano. No obstante, los principales problemas y desventajas que señalan son las invasiones y el tráfico de terreno; ya que estas ocurren en los cerros donde aún no hay planes de urbanización. Esto pone en peligro a las demás casas con el desprendimiento de rocas durante sismos. Los lugares donde se identifican la mayor cantidad de robos son los Asentamientos Humanos San Juan de Dios, San Camilo y San Albino.

Mapa 7: Descripción subzona El Ermitaño



Fuente: Elaboración propia

Subzona La Unificada: Los entrevistados consideran esta subzona como un lugar céntrico, debido a que cuentan con diversos vehículos que los conecta a diferentes lugares de Lima, además de estar cerca de diferentes centros importantes como universidades y centros comerciales. Junto a ello, tienen un bosque eco-turístico llamado Boca de Sapo y una de las

mejores vistas de Lima, ya que se puede ver hasta el mar y el atardecer, lo cual es una oportunidad económica importante.

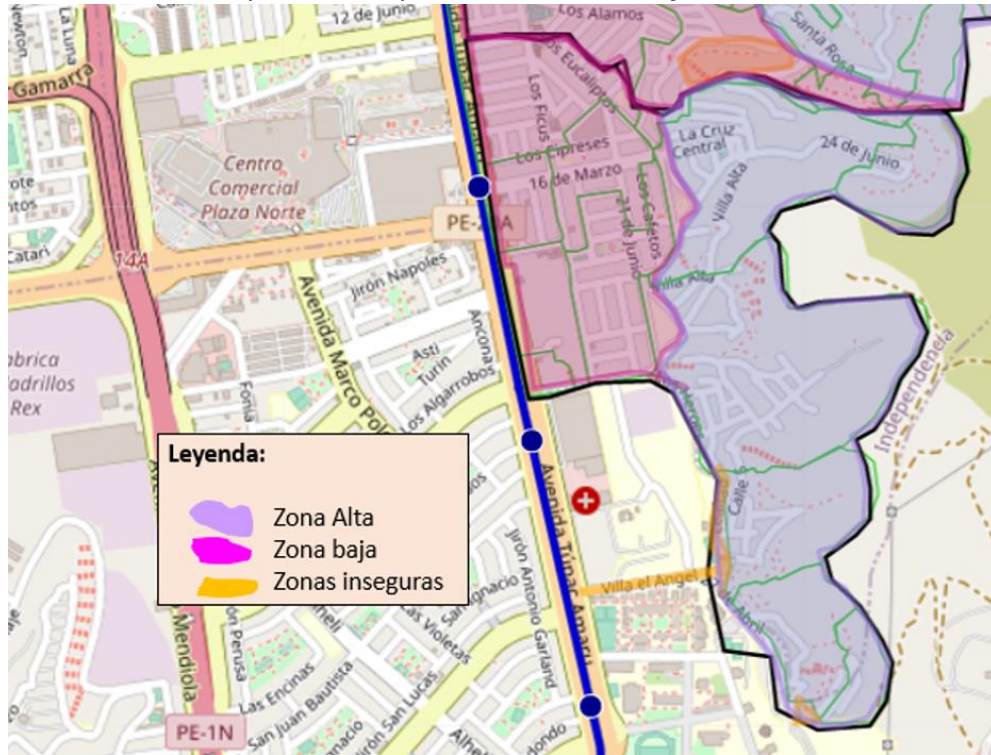
También, cuentan con una comisaría, lo cual ha generado un mayor movimiento de gente en la zona y una disminución considerable de robos y asaltos, haciendo de su barrio en uno "más vistoso y bonito". Además, la mayoría de la población, especialmente los de la parte baja, cuentan con casas de material noble, así como servicios básicos de agua, desagüe y alumbrado público. Y, cuentan con cierto tipo de infraestructura urbana, especialmente escaleras y muros de contención, construidas por la Municipalidad Metropolitana, los mismos vecinos que se organizan en faenas o por organizaciones sin fines de lucro.

Entre las desventajas, de manera general, se menciona la presencia de basura en las calles, el riesgo de caída de rocas ante movimientos sísmicos, arboles muertos o inexistencia de los mismos, inexistencia de sombras para que uno se refugie en verano, falta de parques, que bien son solo tierra o basureros, heces de perros, moscas por basura en la calle, presencia de perros callejeros, basura en cualquier lugar y horario, ruido provocado por carretilleros, presencia de venezolanos que delinquen, robos y consumo de drogas.

Para quienes viven en el límite con el distrito del Rímac es la poca coordinación o imposibilidad de que las autoridades puedan construir infraestructura (asfaltar pistas y veredas) o implementar luz pública. Mientras que para aquellos que residen en la parte alta de la subzona, donde predominan las casas prefabricadas y sin todos los servicios básicos completos, las desventajas son los espacios empinados sin muros de contención ni asfalto, que genera más riesgo de sufrir accidentes, como resbalones, y provocar derrumbes, la fuerte sensación de calor durante el verano y el frío en invierno, la baja calidad del aire, debido a que en esta se acumula los gases de los carros de la avenida principal, el camión de basura no logra llegar hasta sus zonas, invasiones, algunas calles son solo en un sentido, impidiendo la movilidad paralela o ingreso y salida de otros vehículos, y una mayor incidencia de robos.

Ocurren la mayor cantidad de robos en las siguientes áreas: en la entrada a Villa El Ángel en la puerta 6 de la Universidad Nacional de Ingeniería, el parque César Vallejo y la Av. Lealtad.

Mapa 8: Descripción subzona La Unificada



Fuente: Elaboración propia

3. Lugares claves para la movilidad

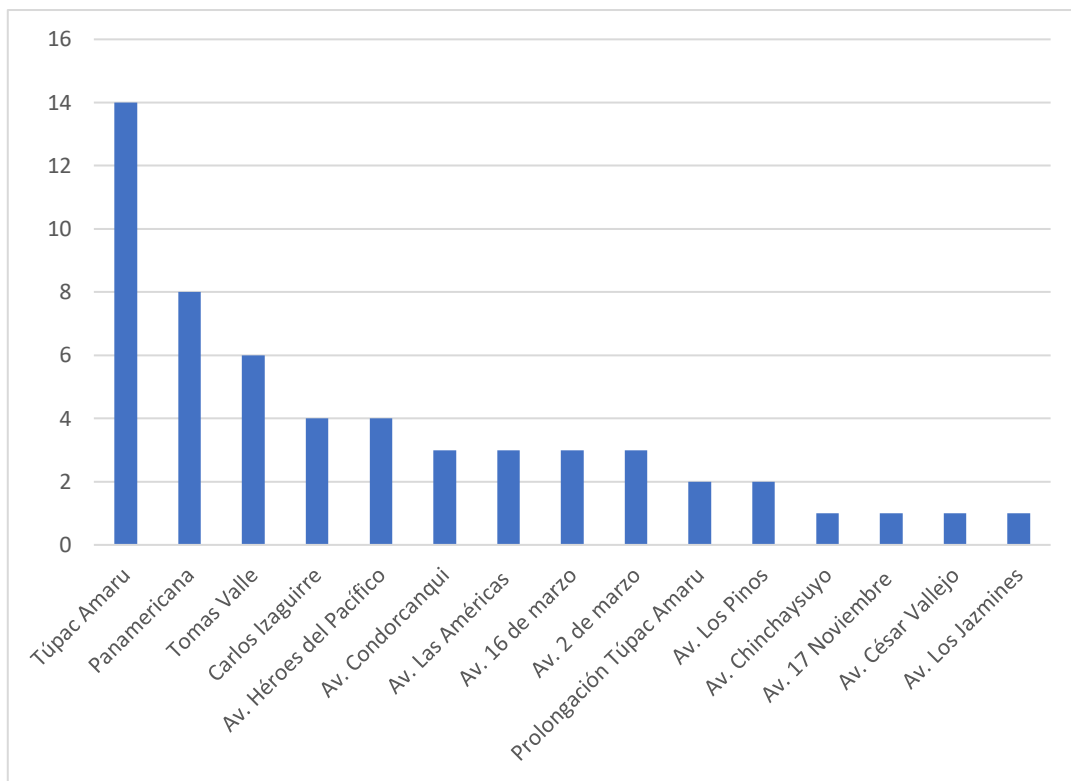
Ver cartografiado en línea aquí: https://umap.openstreetmap.fr/es/map/mapa-base-zona-de-encuesta-modural-independencia_624156#14/-11.9910/-77.0416

3.1 Vías y avenidas principales

De acuerdo a la Municipalidad de Independencia (2016), el 30% del área urbana del distrito son zonas no accesibles por vehículos motorizados; ya que estas son vías locales, generalmente calles, jirones, pasajes y escaleras que solo permiten el ingreso peatonal. En cuanto a la infraestructura vial y de transporte urbano, esta es extensa pero desarticulada con las vías que se encuentran dentro de los sectores; no obstante, todos estos desembocan y articulan de alguna manera con la Av. Tupac Amaru, siendo esta la vía más importante del distrito.

De acuerdo a los entrevistados, efectivamente ellos identifican a la Avenida Túpac Amaru como la más importante del distrito, seguida por de la Panamericana Norte, Tomás Valle, Carlos Izaguirre y de Héroes del Pacífico; los siguientes, son aquellas avenidas locales importantes dentro de cada una de las subzonas.

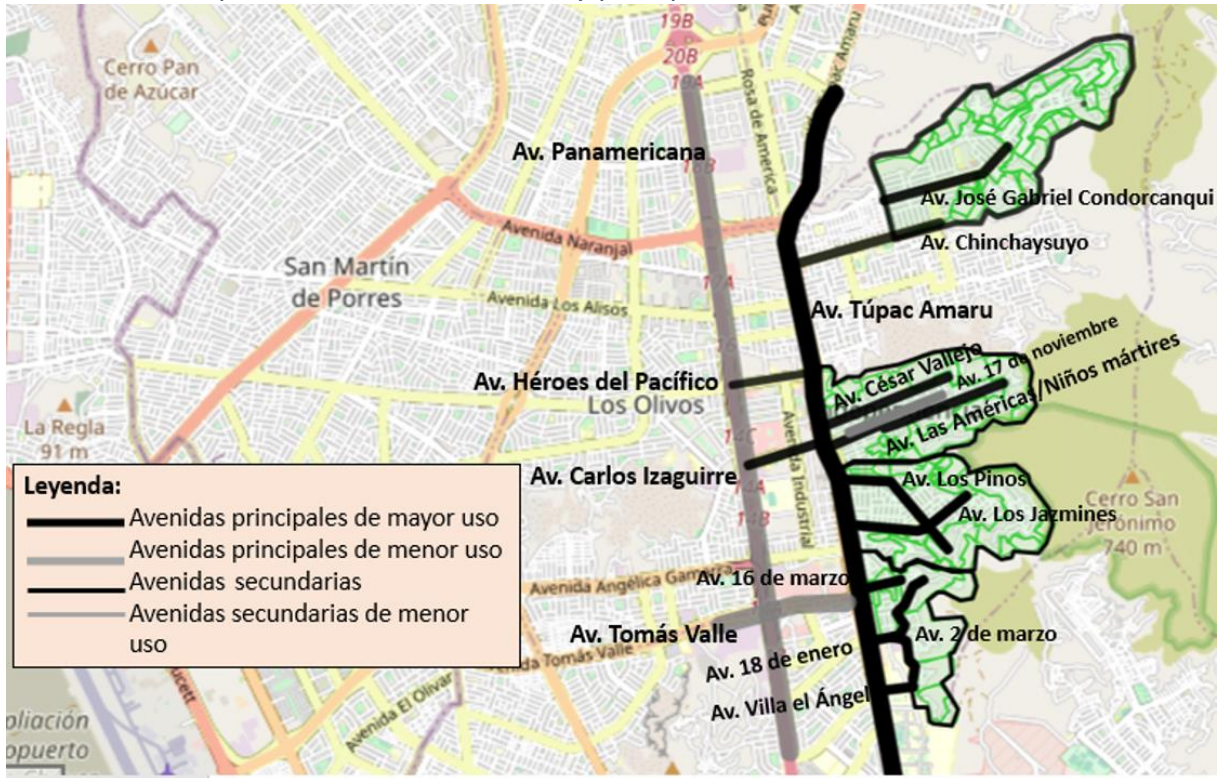
Gráfico 4: Avenidas importantes



Fuente: Elaboración propia

- **Subzona Túpac Amaru:** En esta subzona las avenidas importantes son la Av. Chinchaysuyo, que articula el área con la avenida principal y donde se ubican principales equipamientos locales, y la Av. José Gabriel Condorcanqui.
- **Subzona Independencia:** el eje principal lo constituyen la Av. César Vallejo y la Av. Las Américas/ Niños Mártires y, en menor medida, la avenida 17 de noviembre, dado que cuanto más estrechas las calles, menos tránsito de transporte público y más proliferación de otros medios de movilidad como el mototaxi o la caminata.
- **Subzona El Ermitaño:** Las avenidas principales son la Av. Los Pinos y la Av. Los Jazmines.
- **Subzona La Unificada:** Las avenidas principales son la Av. 16 de marzo, Av. 18 de enero y la Av. Villa El Ángel, que son las vías de entrada, y la Avenida 2 de marzo, que recorre y une a lo largo la zona.

Mapa 9: Avenidas secundarias y principales de las zonas de estudio



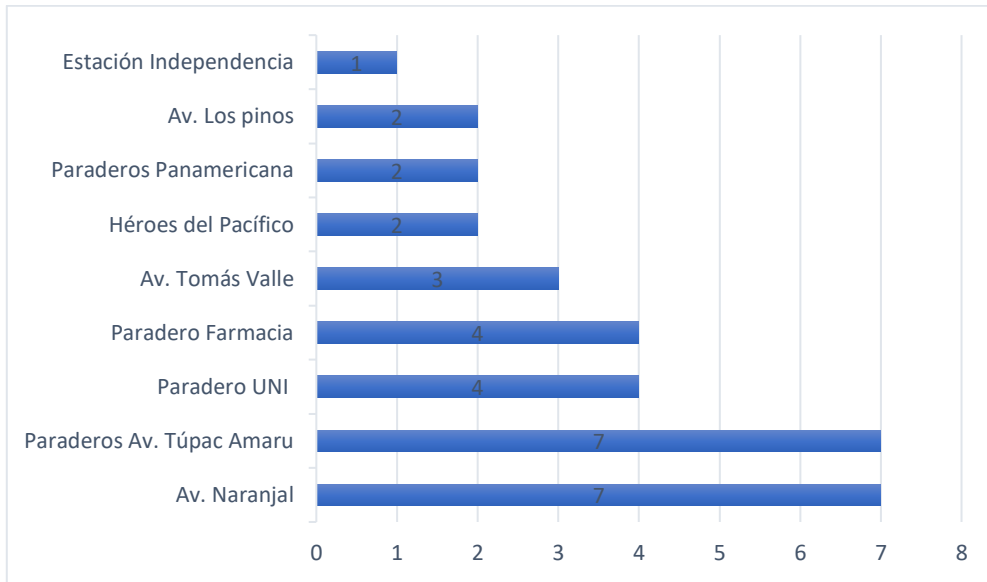
Fuente: Elaboración propia

3.2 Lugares de intermodalidad

De acuerdo a las entrevistas se identifica nueve lugares de intermodalidad; es decir, donde se dan los cambios de un modo de transporte a otros, los cuales se observan en el cuadro siguiente. Junto a estos, en campo se identificaron otros dos lugares de intermodalidad que en general se caracterizan por:

- Las estaciones del Metropolitano, donde destacan el de Naranjal, Tomás Valle, Independencia; se dan los intercambios del Metropolitano a los alimentadores y el Express, o a colectivos, y buses.
- Siguen diferentes paraderos ubicados a lo largo de la Av. Túpac Amaru, especialmente el paradero Farmacia y la intersección con la Av. Chinchaysuyo y de la Panamericana, donde se hacen intercambios entre buses, combis y colectivos.
- Y los locales: el paradero Farmacia, puerta N°6 de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), Los Jazmines y Payet, San Lorenzo donde ocurren los cambios de bus/combi/alimentador/ caminata a mototaxi.

Gráfico 5: Lugares de intermodalidad identificados por los entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Mapa 10: Lugares intermodalidad



Fuente: Elaboración propia

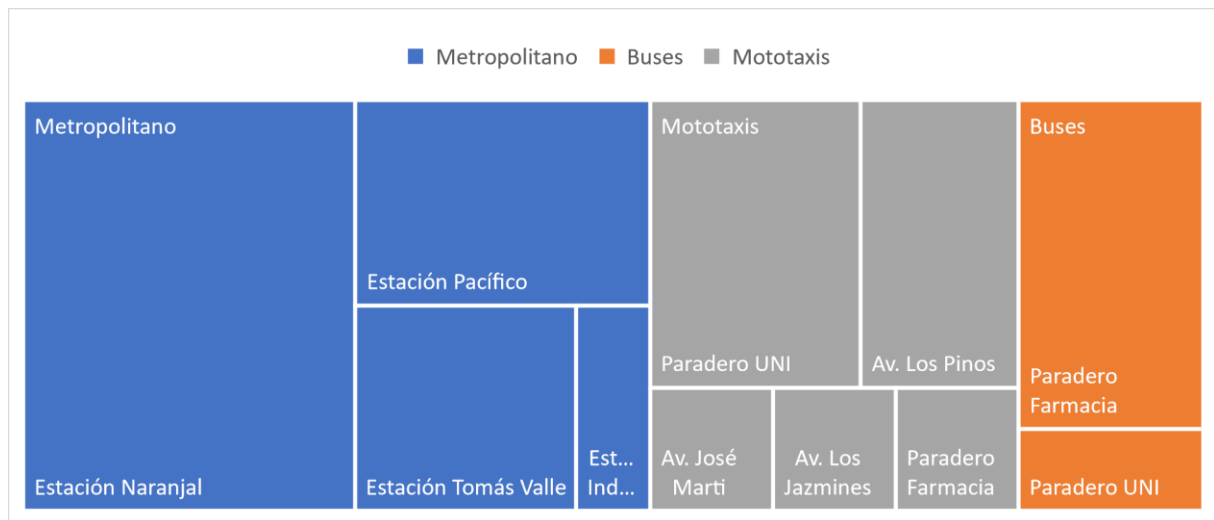
3.3 Paraderos clave

Debido a la falta de control urbano, los vehículos, sean combis, buses de transporte público, taxis, colectivos o mototaxis paran en cualquier esquina o espacio donde el pasajero les pide que lo haga; así mismo, han generado paraderos de manera informal (que finalmente tuvieron que ser reconocidos por la Municipalidad). No obstante, se pueden identificar ciertos espacios

que son reconocidos por los residentes y operadores como los paraderos más importantes o donde idealmente los vehículos deben parar.

Desde una mirada general, de todo el distrito, se destacan las estaciones del Metropolitano y, especialmente, el paradero comúnmente conocido como Farmacia, que se ubica al lado de la Municipalidad de Independencia, que es el más importante del distrito y al que se hace referencia cuando uno se traslada a la zona debido a su cercanía con las oficinas municipales, así como del mercado y del centro de Salud de Ermitaño Bajo.

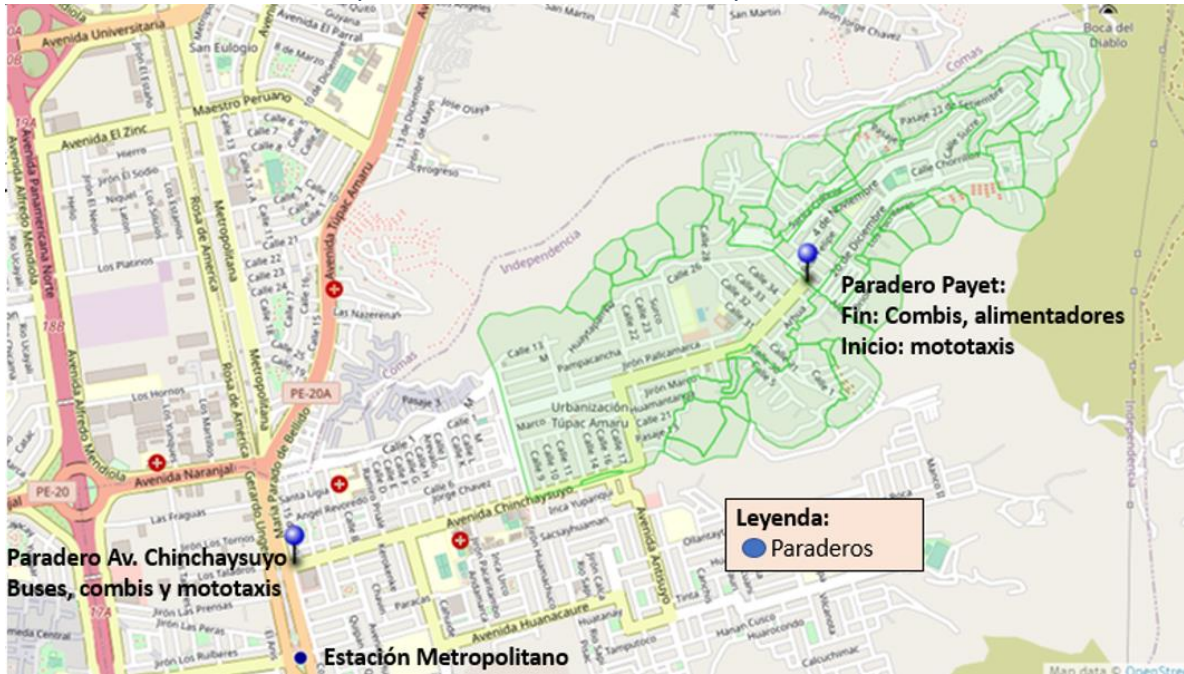
Gráfico 6: Paraderos importantes según entrevistados



Fuente: Elaboración propia

- Subzona Túpac Amaru: Los paraderos más importantes en esta subzona son:
 - Metropolitano: Estación Naranjal.
 - Colectivos, buses y mototaxis: Av. Túpac Amaru con Av. Chinchaysuyo.
 - Fin de alimentadores, colectivos y combis, paradero de mototaxis: Payet, Av. San Lorenzo.

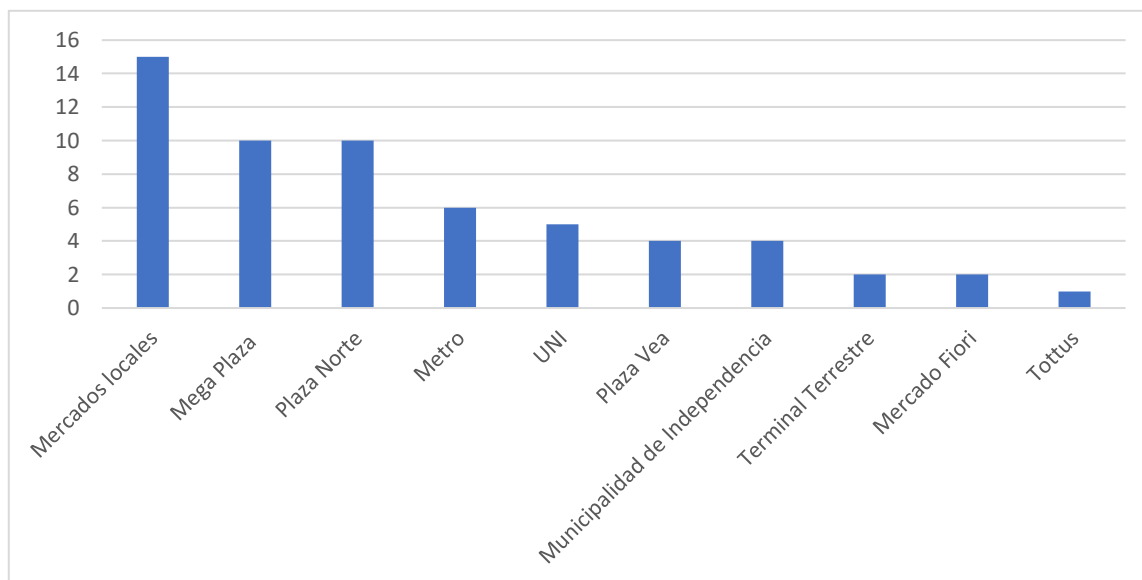
Mapa 11: Paraderos Subzona Túpac Amaru



Fuente: Elaboración propia

- Subzona Independencia: Entre los principales paraderos de esta subzona se encuentran las Estaciones del Metropolitano: Izaguirre y Pacifico, y de mototaxis en la Av. José Martí.
- Subzona El Ermitaño: Entre los más importantes destacan las dos estaciones del Metropolitano: Independencia y Los Jazmines, así como los paraderos los Jazmines y Los Pinos para buses, combis y mototaxis y el segundo también para colectivos.
- Subzona La Unificada: Destaca las tres estaciones del Metropolitano: la Tomás Valle, el Milagro y el Honorio Delgado. En cuanto a paradero de solo mototaxis destaca el de la Avenida 18 de enero, mientras que el de la avenida 16 de marzo paran tanto mototaxis, buses y combis y en el paradero Villa El Ángel, conocido como puerta N°6 de la UNI es el paradero de mototaxis y buses.

Gráfico 7: Lugares centrales para empleo o servicios

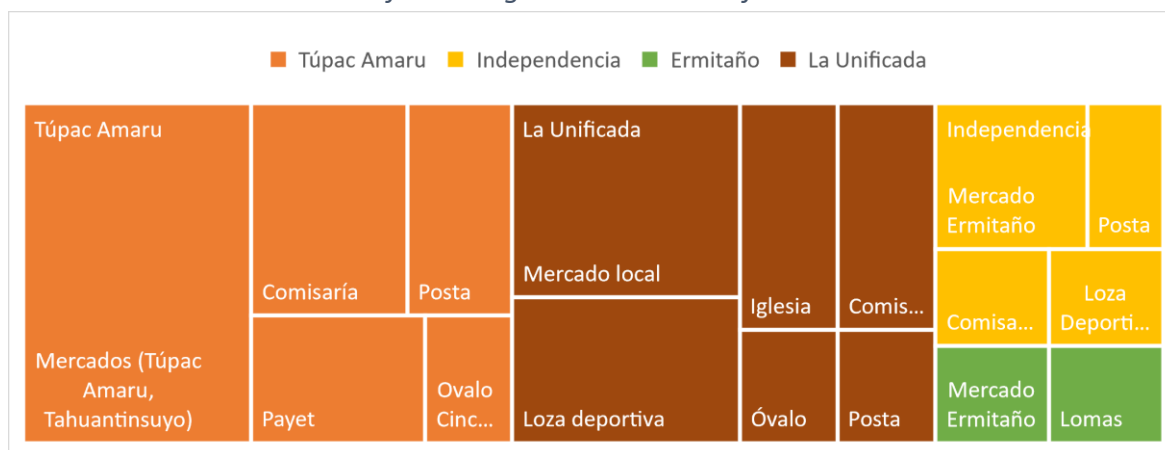


Fuente: Elaboración propia

3.5 Lugares que hacen referencia en la zona

Los lugares a los cuales los entrevistados hacen referencia predominan los mercados de cada una de las subzonas, seguida de las lozas deportivas, las comisarías y las postas médicas. En menor medida, se mencionan algunos barrios, óvalos, iglesias y lomas.

Gráfico 8: Lugares locales de referencia



Fuente: Elaboración propia

- Subzona Túpac Amaru: Resalta el mercado Túpac Amaru II; la Comisaría, el barrio de Payet (donde se realizan la intermodalidad), la institución educativa 3094, la posta de Payet y la loma Boca del Diablo.
- Subzona Independencia: Resaltan el Mercado El Ermitaño y la loza deportiva.
- Subzona El Ermitaño: El mercado y las lomas son los puntos de referencia en la zona.

- Subzona La Unificada: El mercado local y la loza deportiva son los puntos de referencia más importantes de la zona, comisaría y la postal local.

Los puntos de referencia de ubicación son aquellos utilizados fundamentalmente por y para la movilidad en el área; es decir, son puntos a los que usualmente las personas hacen referencia para trasladarse hacia el distrito o subzona en modos de transporte como el público o mototaxi.

Mapa 13: Lugares de referencia local y distrital



Fuente: Elaboración propia

4. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

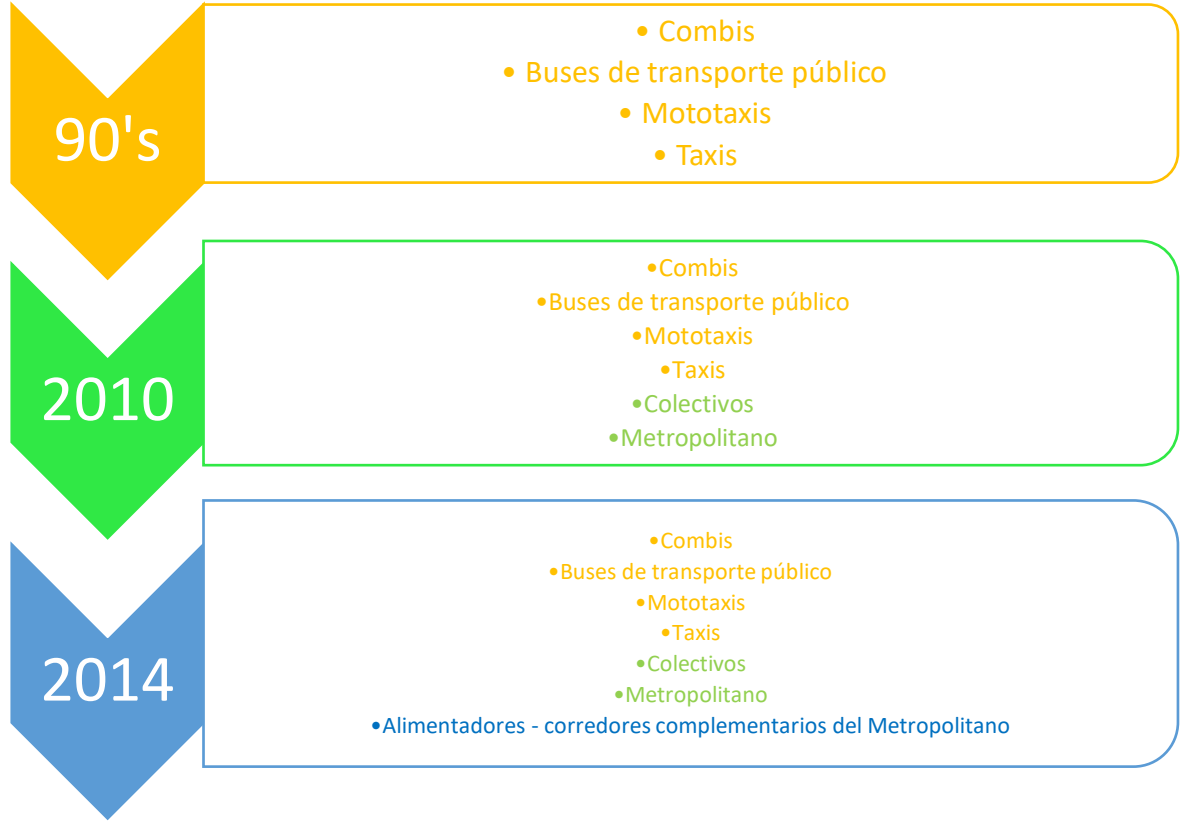
4.1 Evolución de las infraestructuras y de la oferta de transporte

Desde los años 90's el distrito contó con buses de transporte público y combis como los principales medios de transporte que la conectaban con otros distritos de la ciudad, especialmente Lima centro y Norte. A partir de 1993, con el shock económico, comenzó la proliferación de taxis como un trabajo frente a la falta de empleo y desde el año 1996

aparecieron los mototaxis como una oferta de movilidad local, las cuales buscaron formalizarse y asociarse desde 1997.

Estos medios de transporte fueron los predominantes hasta el año 2010, donde se termina la construcción del Metropolitano, el sistema de buses articulados que supliría el rol de los buses que realizaban la ruta hacia Lima Centro. Junto a su aparición, ocurre también el de los taxis colectivos que operan en las rutas que antiguamente los buses de transporte público realizaban. Y, finalmente, en el 2014, la oferta de transporte en el distrito se complementa con la implementación del alimentador del Metropolitano, que es un corredor complementario que une el distrito con distintas zonas de Lima Norte.

Gráfico 9: Línea de tiempo de presencia de medios de transporte en Independencia



Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y documentación secundaria.

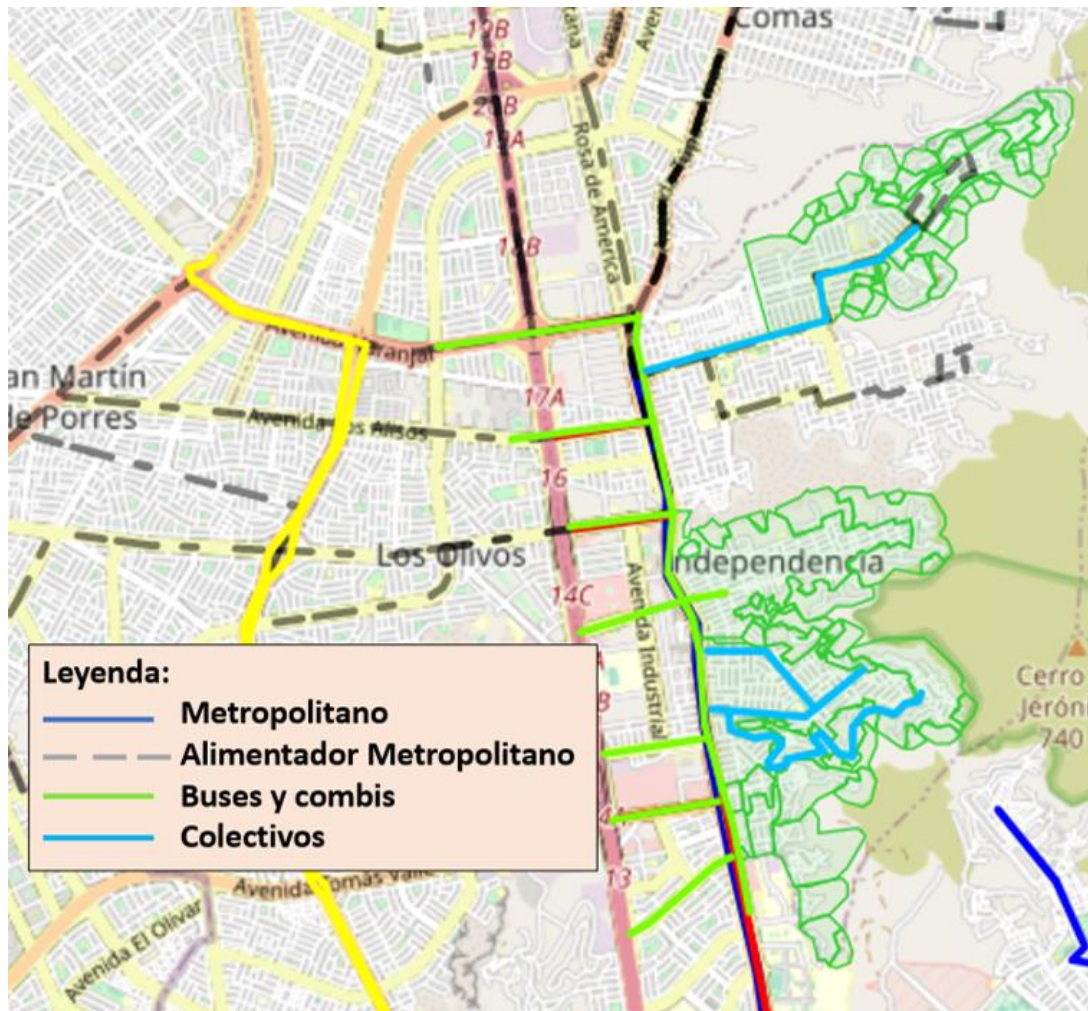
4.2 Oferta de transporte y condiciones de movilidad:

De manera general, la zona de encuesta y las subzonas cuentan con una gran diversidad de vehículos para su movilidad, tanto para ir salir del distrito, como el caso del Metropolitano, los buses de transporte público, las combis (tanto formales como informales), taxis y colectivos; así como para moverse dentro de él, usando colectivos y, especialmente, mototaxis. También es importante resaltar el papel de la caminata, que es el más frecuente entre los habitantes de las zonas altas y la menos utilizada es la movilidad en bicicleta.

Tabla 4: Modos de movilidad

Movilidad	Subzona	Distancia		Formalidad	Costo	Horario
Metropolitano	Conecta por Avenida principal	Distancias largas	Distritos Lima Centro	Formal	General: S/. 2.50 Estudiante: 1.25	Lunes a sábado de 5:15 a.m. a 10:30 p.m. Y domingos de 5:15 a.m. a 10:00 p.m.
Alimentador	Funciona dentro de Túpac Amaru	Distancias medianas	Ejes paralelos: Naranjal	Formal	General: S/.1.00	Lunes a domingo de 5:15 a.m. a 11 p.m.
Buses	Conecta por Avenida principal	Distancias medias y largas	Donde el metropolitano no va o rutas directas y baratas	Formal	Mínimo S/.1.00 a 4.00 depende de distancia	Desde las 4:30 am hasta las 12:30 pm.
Combis	Funciona dentro de: Túpac Amaru Conecta por Avenida principal	Rutas medianamente cortas	Alrededor del distrito Payet	Formal/ sobre todo informal	Mínimo 1.00 a 2.50	Desde las 4:30 am hasta las 12:30 pm.
Colectivos	Panamericana Norte	Rutas largas	Puente Piedra y otras rutas	Informal	Mínimo 5 a 10 soles	Sin información
	Dentro de: Tupac Amaru y Ermitaño	Rutas cortas	Desde naranjal hacia Payet Y Los Jazmines hacia Ermitaño alto		Desde 1.00 a 2.00	
Taxis	Todas las zonas	Rutas cortas (carga de materiales) medias y largas.	Cualquiera	Formal e informal	Mínimo 5 soles, de acuerdo a distancia	Cualquier hora
Auto privado	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Mototaxi	Todas las zonas	Distancias cortas	Cualquiera, recoge y deja en la puerta de la casa	Formal e informal	Bajada: S/.1.00 Subida: Desde 1.00 a 2.50	Formales: Desde las 5:30 am hasta las 10 p.m. Informales: Sin información
Caminata	Todas las zonas	Distancias cortas	Casas, paraderos, centralidades locales	No aplica	No aplica	No aplica
Bicicleta	Solo avenida central	Distancias cortas o largas	Mercados, uso para paseo o deporte	No aplica	No aplica	No aplica
Motos lineales	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Mapa 14: Oferta de transporte colectivo



Fuente: Elaboración propia

4.2.1 Oferta de modos colectivos formales

- Metropolitano *"Lo mejor que tiene Lima en transporte público"*: Es el medio de movilidad por excelencia en la zona, dado que conecta a las subzonas del estudio con otras áreas y distritos de la ciudad, especialmente Lima Centro, a través de sus estaciones que se encuentran en la Avenida principal, la Túpac Amaru, permitiendo a los residentes y trabajadores viajar distancias largas. Los precios se han mantenido a pesar de la pandemia, el pasaje general cuesta S/. 2.50 mientras que el de estudiante es de S/. 1.25. Este servicio opera a través de una tarjeta que se puede recargar en las mismas estaciones y opera de lunes a sábado de 5:15 a.m. a 10:30 p.m. y domingos de 5:15 a.m. a 10:00 p.m.

De acuerdo a los entrevistados, este modo de transporte se caracteriza por:

- o Ser seguro, debido a que uno tiene la posibilidad de utilizar sus celulares y no ser víctima de robo, además, se respetan los aforos y protocolos de seguridad.

- Es rápido: Al ser una ruta directa no tiene dificultades con el tráfico, además, no realiza muchas paradas.
- Es cómodo: Uno puede ir sentado y sin tantas personas alrededor
- Limpio
- Ordenado: se sigue una serie de pasos para poder ingresar al mismo: colas, espacios.
- Práctico: Uno puede realizar trasbordos en las mismas estaciones.
- Barato: El precio es similar al viaje de un bus por la misma distancia.
- Predecible, ya que uno sabe en cuanto tiempo llegará a su destino.

Entre las desventajas se identifican:

- Más caminatas: Las personas deben caminar más dado que los paraderos son fijos.
- No tiene abastecimiento: Debido a la espera tanto del vehículo como para ingresar (colas de hasta 30 minutos)
- Acoso sexual: Las mujeres reportan casos de acoso sexual.
- Problemas para recargar saldo de tarjetas: Bien las máquinas no funcionan o no están las personas que se encargan de recargar el saldo.
- Baja en la oferta: al inicio de la pandemia se reportó que algunas unidades no funcionaban para el regreso a sus hogares o se tardaban más tiempo en aparecer (entre media hora o una hora)
- Los tiempos de espera, que pueden demorar entre 20 a 30 minutos llevando a sus usuarios a moverse en otros medios de transporte menos seguros, o a esperar ese tiempo. No obstante, lo que compensa esta espera es el tiempo de traslado, que usualmente se realiza en 20 minutos y que es mucho menor a la movilidad en otros vehículos.
- Imposibilidad de usarlo por la cantidad de personas en las horas de mayor demanda.
- Precio: Si bien el precio es cómodo para quienes se mueven largas distancias, al ser un precio fijo no es conveniente para quienes se mueven rutas medias y cortas.
- Rutas confusas: Si bien en algunos horarios y estaciones del Metropolitano cuentan con personal que brinda información y guía a los usuarios sobre las rutas y recargo de tarjetas, este es un servicio limitado para quienes recién usan este servicio y no conocen la ciudad por completo; por ello, las rutas pueden ser confusas, generando atrasos y mayores gastos económicos:

"(...) A mí me paso, que la otra vez me monte en el Metropolitano y venía de Emancipación, me dijeron "vete al central y del central agarras una para Emancipación", así como un transbordo, hice el transbordo y resulta que me llevo

a otro lado. Yo le pregunté al señor y me dijo, "no agarras esta, la línea tal, te bajas la línea 3, agarras el 4", algo así me dijo él, de la A, y tome lo que me dijo, pero resulta que me llevo a otro lado. Después de ahí, tomé, gracias a Dios que, del otro lado, me dijo un señor " no, te vas del otro lado y agarras el otro metro que te va a llevar a Emancipación", me llevo exacto. Luego, cuando me vuelvo de Emancipación para acá, tomo la línea que va para el norte y resulta que cuando me monto en el Metropolitano, resulta que era directo, no se paró en Independencia y me llevó al Naranjal. Cuando estoy en Naranjal, agarro otro y le pregunto al señor, "que, si va para Independencia", "y no, sí agarra ese", resulta que ese siguió de largo y me llevó otra vez a la avenida España". (E6, mujer, 52 años, recién establecida – migrante venezolana, 19 agosto 2021)

- Alimentadores: Estos vehículos forman parte del sistema del Metropolitano y su tarifa depende del tipo de rutas con los que se una. Por ejemplo, cuando se usa exclusivamente esta ruta, el costo es de S/1.00, pero si es usada junto a otros vehículos del mismo servicio, como con la Ruta Troncal el costo es de S/2.50³. En nuestro caso, este solo funciona dentro de la una de las subzonas de estudio, en el área de Túpac Amaru, que permite conectar las zonas o barrios ubicados en las zonas altas de este subsector con la estación Naranjal; especialmente aquellos que se encuentran en la zona de Payet, barrio donde se ubica el último espacio de ingreso de vehículos motorizados medianos; es decir, combis, taxis, entre otros; en otras palabras, es un espacio que funciona como un paradero final. El costo es de S/.1.00 y funciona de lunes a domingo de 5:15 a.m. a 11 p.m. Entre las ventajas, los entrevistados mencionan el precio; este es relativamente barato ya que cobra igual que un bus o una combi. Y entre las desventajas resaltan el poco abastecimiento; es decir, las unidades vienen llenas o las personas deben esperar una gran cantidad de tiempo para subir a uno:

"(...) los alimentadores todo a hora punta en la mañana están llenos y parece no hay mucho abastecimiento, pues ¿no? Hay, hay pocos buses quizás de los alimentadores. Yo quisiera tomar el alimentador, por ejemplo, pero a veces por la premura del tiempo, que uno quiere llegar temprano a su centro de trabajo o ya sea donde uno desee ir, este no, a veces no, no viene, o sea, obligadamente tenemos que tomar una combi."(E1, mujer, 26 años, estudiante, 14 julio 2021)

- Buses de transporte público: Estos conectan las subzonas de estudio con otros distritos de Lima Metropolitana a través de sus paraderos en la Avenida principal, Túpac Amaru. Estos son utilizados para recorrer distancias medias y largas donde el Metropolitano no abastecen, o para rutas directas o más económicas. Los precios varían de acuerdo a la distancia, donde el precio mínimo es de S/.1.00 hasta los S/.4.00 y operan aproximadamente desde las 4:30 am hasta las 12:30 pm.

³ Tarifas. Sistema Metropolitano: <http://www.metropolitano.com.pe/tarifas-y-puntos-de-recarga/tarifas/>

Entre las ventajas que sus usuarios identifican son:

- Cuentan con bastantes unidades por lo que uno no espera mucho tiempo y uno puede trasladarse cómodamente, usualmente cuando no son horas de mayor movilidad.
- Seguros: Debido a la cantidad de personas.
- Conectan con otros espacios, recorren distancias largas y a puntos estratégicos.
- Varios paraderos: las personas pueden decidir donde bajar, o estas son cada dos cuadras.
- Tienen una ruta fija.

Entre las desventajas mencionan que:

- Tiempo: Los buses deciden no avanzar ya que esperan a recoger pasajeros, lo cual genera más demoras. O no pueden evitar el tráfico.
- Trato: Algunos choferes y cobradores tienen un mal carácter o son malcriados con los usuarios.
- Robos: Si bien dentro del vehículo es seguro, a veces entran personas a robar.
- Antigüedad de unidades.
- En horas de mayor movilidad hay demasiadas personas, por lo que uno a veces no logra ingresar al vehículo o se expone a una mayor probabilidad de contagio.
- No respetan protocolos de seguridad.

4.2.2 Oferta de modos colectivos informales o formales

- Combis: Estas conectan a las cuatro subzonas a través de sus paraderos en la Avenida principal, las cuales son usadas para movilizarse rutas medianas, donde el precio oscila entre S/.1.00 hasta S/.2.50 de acuerdo a la distancia, y operan aproximadamente desde las 4:30 am hasta las 12:30 pm. De este servicio sobresale el caso de aquellos que trabajan dentro de la subzona de Túpac Amaru, donde las distancias que se recorren son relativamente cortas y conectan la avenida principal con el barrio de Payet. Estas pueden ser de naturaleza formal e informal, las cuales no son diferenciables a simple vista. El precio es de S/.1.00 la bajada. Estos tienen una ruta similar al del alimentador y, de acuerdo a los entrevistados, son usadas solo cuando uno tiene mucho apuro, pero no es una primera opción para el traslado ya que la antigüedad y estado de los vehículos y la forma de conducir de los conductores genera desconfianza y temor a accidentes.

Entre las ventajas se identifican que suplen y complementan la oferta del metropolitano ya que algunas suben a la parte alta de Tupac Amaru, especialmente a Payet; son rápidos, ya que esperan poco tiempo hasta llenarse, es barato y te trasladan a puntos estratégicos que otros vehículos no llegan.

Mientras que los entrevistados resaltan más las desventajas:

- Su rapidez también puede provocar accidentes.
- No respetan a los pasajeros, las tarifas ni los protocolos de seguridad.
- Cambian constantemente de ruta debido a operativos.

- Hacen muchas paradas.
- Sus rutas son cortas.
- Hay una mayor probabilidad de sufrir robo dentro de los vehículos.
- Sus unidades se encuentran en mal estado.
- No avanzan si es que no tienen una considerable cantidad de pasajeros.
- No respetan las normas de tránsito.
- La mayoría son conducidos por venezolanos.
- Al ser informales no cuentan con documentación en regla, si ocurre un accidente, no se está protegido:

*"(...) por necesidad usas algo informal y que arriesgas tu integridad, ¿no? Porque está mal, pues, te cortas el pantalón, qué se yo, ¿no? Y, además, los chicos no tienen ni documentación, ¿no? Y es peligroso. Un accidente y no tienes un seguro ni nada."
(E13, mujer, 53 años, enfermera, 19 agosto 2021)*

- **Colectivos:** Estos vehículos son autos que realizan, de manera informal, un servicio de taxi colectivo, en los que trasladan, a través de una ruta establecida, a tres o cuatro personas por las avenidas y calles principales dentro de cada subsector. Los que existen alrededor y en la zona de estudio, son de dos tipos: los que realizan rutas largas, cuyos paraderos se encuentran en la Panamericana Norte con dirección Puente Piedra y otros destinos dentro de la ciudad, cuyos costos oscilan entre S/.5.00 a S/.10.00 dependiendo de la distancia y, las de rutas cortas que operan en las subzonas de Tupac Amaru, desde Naranjal hacia Payet, y de El Ermitaño, desde los Jazmines hacia Ermitaño alto. Los costos oscilan entre S/.1.00 a S/.2.00 dependiendo de la dirección (subida o bajada) y distancia que se recorre. Estos solamente funcionan en la noche, a partir de las 5:30 p.m.

Entre las ventajas se menciona son que realizan rutas cortas y es una ayuda para aquellas personas que llevan varias cosas, hace muy pocas paradas, hace rutas que buses no pueden, son rápidos y cómodos. Entre las desventajas destacan el mal estado de los vehículos, su naturaleza dudosa, ya que son aquellos autos o personas que no lograron sacar permiso para hacer taxi, se espera mucho tiempo para que estos se llenen, no respetan protocolos, no son seguros dado casos de denuncias sobre robos y asaltos e incrementan la congestión.

- **Mototaxi:** Estos vehículos operan en todas las subzonas de estudio. Son el principal medio de movilidad dentro del distrito y los sectores, son usados para recorren distancias cortas. Los precios son S/.1.00, cuando la ruta es de bajada y de S/.1.00 a S/.2.50 para las subidas. Existen unidades y asociaciones formales e informales, las primeras operan desde las 5:30 am hasta las 10 p.m.

Entre las ventajas de este medio de transporte, se menciona:

- Permite ahorrar tiempo, es rápido.
- Facilitan el acceso a espacios que se encuentran en pendientes. Las personas ya no tienen que caminar ni subir.
- Cuida al pasajero de ser víctima de robos:

"(...) ahorita tú vives a una cuadra adentro en un parque, y la avenida está a una cuadra, ¿no? Y tú sabes que el peligro de una cuadra hacia tu casa es un peligro inminente, ¿por qué? Porque a veces hasta en la puerta de tu casa, la delincuencia está ahí. Entonces, ¿qué hacen? Entonces, se van con moto. Y esta moto ¿qué hace? Le dejamos en su puerta" (E12, hombre, 40's, operario móvil, 7 julio)

- Es uno de los pocos medios de movilidad, junto a los taxis, que ingresan por calles sin asfaltar, y el único en ingresar por calles angostas, lejanas de las avenidas principales y las áreas más altas y empinadas.
- Son un servicio exclusivo, ya que pueden recoger y dejar en cualquier punto a la persona que lo utiliza.
- La mayoría considera que pagan un precio accesible para ellos.
- Es cómodo ya que lleva a dos pasajeros sentados.
- Permite llevar las compras del mercado.
- Facilita la movilidad a poblaciones vulnerables como personas de tercera edad, mujeres gestantes o con niños.
- Las personas que ya usan y frecuentan el servicio sienten confianza al hacerlo.
- Brindan un servicio completo; es decir, no solamente es el traslado, sino también ayudan a los pasajeros a desembarcar, a bajar sus bolsas, a protegerlos frente a situaciones de riesgo, etc.
- Los conductores tienen conocimiento de los lugares y las zonas, no se necesita explicar a detalle dónde uno desea movilizarse.
- Evita que las personas se embarren o ensucien durante su traslado.

No obstante, esta situación de formalidad/ informalidad de las unidades es considerada por los entrevistados como una de los principales problemas en término de transporte tanto en el distrito como en sus sectores, dado que son herramientas potencialmente utilizables para cometer delitos y genera discusiones entre la misma población con los conductores o entre ellos. Además, entre otras desventajas se identifica que:

- Para algunos es un medio de transporte relativamente caro.
- Inseguro, ya que van a altas velocidades, lo cual puede provocar accidentes de tránsito, además, pueden ser usadas para actos delictivos o ser espacios donde uno sea víctima de asalto.
- Es pequeño para trasladarse con la familia.

- Hay mototaxis informales que uno debe evitar por la mayor probabilidad de riesgo.
- La gran cantidad de estas unidades genera congestión en las calles y vías lo que retrasa la movilidad o simplemente no permite que se llegue al paradero final.
- Muchos no respetan los protocolos de seguridad
- Algunas motos están sucias por dentro/huelen mal.
- Algunos conductores tienen un mal trato con los pasajeros o se quieren aprovechar para cobrarles de más (especialmente venezolanos)

Particularidades de los mototaxis por subzona: En cada uno de los sectores de Independencia existe al menos una asociación formal de transportistas que cuentan con paraderos autorizados y que operan dentro de las subzonas de estudio. No obstante, es importante resaltar que pueden existir otras asociaciones que no necesariamente son formales (dicho estatus se obtiene cuando la Municipalidad autoriza su servicio en la zona).

Existe un total de 15 asociaciones formales registradas y reconocidas por la Resolución de Alcaldía N°000175- 2017-MDI en todo el distrito. De estas, las asociaciones más conocidas y utilizadas por los residentes son:

Tabla 5: Asociaciones de mototaxi por Subzona

Subzona	Asociación	Paradero	Área de trabajo	Status	Color
Subzona Túpac Amaru	Aravicus 2002	Av. Chinchaysuyo con Túpac Amaru	Túpac Amaru	Formal	Celeste
Subzona Independencia	Mototaxi 2000	Calle José Martí	Zona baja Independencia	Formal	Rojo
	Nueva Villa Canta	Av. Las Violetas	Zona alta Independencia	Informal	Morada
	Las Américas	Av. Las Américas	Zona alta	Formal	Amarillo con Morado
Subzona El Ermitaño	Asociación Nueva generación "El Ermitaño"	Av. Las Violetas	Ermitaño	Informal	Celeste
	Asociación Bella Durmiente	Paradero Farmacia	Ermitaño	Informal	Verde oscuro
	Sin nombre	Av. Los Jazmines	Ermitaño	Informal	Verde claro
	El relámpago	Paradero el cruce. Mercado central.	Ermitaño	Formal	Amarillo con negro
	El diamante	Av. Los pinos con Tupac Amaru	Ermitaño	Formal	Verde con blanco
	Asociación hijos del ermitaño	Costado del mercado Ermitaño	Ermitaño	Formal	Naranja con blanco
	Los Sauces	Av. Los Jazmines con los Pinos	Ermitaño	Formal	Azules con blanco
Subzona La Unificada	Asociación Independencia	Frente mercado Cebacel	Volante	Formal	Rojo con verde
	Empresa 12 de setiembre	Cebacel arriba	Volante	Formal	Azul oscuro con blanco
	Asociación el Volante José Gálvez	Av. 16 marzo	Volante	Formal	Celeste con blanco
	Sin nombre	Av. 18 de enero	Sin información	Informal	Rojo
	Tiwinza	Puerta 6 UNI	Villa El Carmen	Formal	Celeste
	Tiwinza	Puerta 6 UNI	Villa El Ángel	Formal	Naranja
	La Unificada	Puerta 6 UNI (3 cuadras arriba)	Unificada	Formal	Marrón oscuro con naranja

Fuente: Elaboración propia

4.2.3 Modos individuales (carro, moto, bicicleta, movilidad peatonal)

- Taxis: Es un vehículo que ayuda a movilizarse dentro de las zonas, cuando se desea cargar materiales de construcción o compras al por mayor, como fuera del distrito, en rutas medias y largas. Este es un medio de transporte generalmente usado por profesionales con comodidad económica que trabajan cerca del distrito, en la Municipalidad o en las Organizaciones Sin Fines de Lucro; no obstante, para la mayoría de los demás residentes esta no es una opción y se evita ser utilizado, ya que es considerado económicamente elevado para su presupuesto, debido a que el precio mínimo es 5 soles y se incrementa de acuerdo a distancia. Es utilizado en ocasiones especiales o excepcionales, especialmente para recorrer distancias medias, cuando uno se encuentra apurado, es tarde o noche, para salir en familiares, movilizar materiales y compañeros de trabajo o cuando ya no queda otra forma de movilidad. Estas pueden ser formales e informales y operan a cualquier hora.

Entre las ventajas se menciona que es rápido, seguro, cómodo, te traslada hasta donde desees, no te expone a robos y permite ahorrar tiempo:

"Si voy en metropolitano o combi me lleva en media hora, pero en taxi me demora 15 minutos o menos, si es que no hay mucho tráfico, incluso menos, 10 minutos así, porque no hay que hacer un trasbordo". (E3, hombre, 30 años, 13 julio 2021)

Entre las desventajas se menciona su imposibilidad de evitar el tráfico, muchas veces no logran llegar a los destinos, ya sea por tráfico o imposibilidad de ingreso, la tarifa elevada y la alta probabilidad de que en este ocurra un secuestro o robo.

- Auto particular: De los 22 entrevistados, solo tres poseen auto, uno de ellos la utiliza para realizar taxi; mientras que los otros dos, trabajadores de ONG's, no la utilizan para trasladarse al distrito ya que consideran que no es práctico, debido a que uno demoraría más en trasladarse, no hay estacionamientos, uno se expone a asaltos/ robos. Es decir, para su movilidad hacia Independencia no es cómodo, económico ni seguro.
- Motos lineales: Ninguno de los entrevistados mencionó tener, usar o conocer a alguien que tenga o se movilice en motos lineales. De manera general, se percibe que no hay muchas personas que la utilicen, a excepción de aquellos que realizan delivery, pero que se ha incrementado en el tiempo.
- Bicicleta: Esta es usada para el traslado a distancias cortas, como compras al mercado o tienda, y, en menor medida, distancias largas; no obstante, estos movimientos se relacionan a un uso recreativo y/o deportivo. De acuerdo a las entrevistas, se menciona que la mayoría de usuario son hombres jóvenes que trabajan, estudian o realizan deporte. Predomina su presencia en la avenida principal en las noches, y menos en las mañanas.

Entre sus potencialidades se destaca que la bicicleta reduce el tiempo de traslado, evita el tráfico, permite ejercitar el cuerpo, evita el contacto con otros (reduce posibilidad de contagio). No obstante, casi todos los entrevistados mencionan que entre las principales dificultades para utilizarla en la zona son: las pendientes, que hacen más difíciles y agotadoras las subidas y más peligrosas las bajadas; la forma de conducir de los conductores, la inexistencia de ciclovías, el sudor, la existencia de otros medios de movilidad más cómodos y accesibles (como los mototaxis), requiere más esfuerzo físico, no hay estacionamientos y uno se expone a más accidentes y robos.

"(...) yo veo con dificultad que algunos vecinos que trabajan, están con bicicleta, suben, pero como es empinado el camino, como que les hace un poco difícil subir la bicicleta. De repente por eso pienso que no la mayoría utiliza la bicicleta. Son algunos nada más. Porque mayormente vivimos en la parte de arriba y es difícil subir una bicicleta." (E21, mujer, 50's, 12 de julio 2021).

- **Caminata:** Las personas usualmente se movilizan a pie cuando bajan hacia las áreas planas de sus subzonas y distancias cortas hacia sus casas, paraderos y centralidades locales. Se realiza cuando tienen tiempos y están por espacios tranquilos. Entre las ventajas, la mayoría de los entrevistados menciona que es bueno para la salud, ya que es un ejercicio físico; seguido del ahorro de dinero, donde el dinero gastado en un mototaxi puede ser destinado a comprar pan u otros insumos; les permite distraerse observando lo que otros hacen en las calles y es relativamente más rápido a comparación de otros vehículos, como los buses de transporte o el metropolitano.

Entre las desventajas se menciona el que puede ser cansado si es que uno lleva consigo una gran cantidad de bolsas y es verano, a veces las personas lo hacen dado que otros medios de movilidad no llegan hasta sus casas y, sobre todo, hay una alta posibilidad de robo.

"Independencia es un lugar o es una zona que se camina un montón. O sea, la gente se acostumbra a, comúnmente baja caminando de todas las laderas que, o sea, la gente sí lo hace, pero por dos cosas. Uno porque se ahorra, ya que han subido las motos. Y dos porque tampoco hay motos. A veces cuando yo quería bajar este, de allá la plantación y estaba cansada, quería tomar una moto, pero no había. Ya pasó como 10 minutos y no venía nadie. Entonces, bajo caminando, ¿no? Entonces, ya como que bajo buscando una moto, pero ya llegas a la zona plana y no hay ni una moto. Entonces, se hace u obligan a que la gente camine." (E20, mujer, 25 años, trabajadora ONG, 3 agosto 2021).

Tabla 6: Oferta de transporte dentro de las subzonas

Subzona	Oferta de transporte
Túpac Amaru	Combis Alimentadores Colectivos Mototaxis
Independencia	Mototaxis
El Ermitaño	Mototaxis Colectivos
Unificada	Mototaxis

Fuente: Elaboración propia

4.3 Infraestructuras y dificultades

En las cuatro subzonas del área de estudio se identifica que las dificultades de accesibilidad física a dichos espacios están marcadas por la ubicación geográfica que genera diferencias y desigualdades entre las partes altas y bajas de dichos sectores. Por un lado, las partes bajas tienen una oferta de movilidad más accesible en términos económicos y de cercanía, así como mejores condiciones de infraestructura; es decir, cuentan con pistas y calles asfaltadas, algunas presentan problemas de mantenimiento, pero, en general, pueden ser usadas por una gran diversidad de vehículos, como taxis y, fundamentalmente mototaxis en las cuatro subzonas; así como colectivos para el caso del El Ermitaño y Tupac amaru y combis en este último.

Mientras que, la movilidad de las partes altas de estas subzonas es más compleja y limitada, debido a las características geográficas y urbanas, donde las fuertes pendientes generan que el costo de movilidad de los mototaxis y autos se eleve, o que simplemente no puedan llegar a los lugares deseados, los cuales deben ser complementados con la movilidad peatonal a través de escaleras construidas por la Municipalidad o por los mismos vecinos.

"(...) donde yo vivo, están mis escaleras, nosotros mismos, con mis vecinos, mis cuñados, hemos juntado nuestro dinero, hemos cargado nuestro material nosotros mismos, ahorrando de nuestro bolsillo, hemos cargado y en dos domingos, hemos hecho nuestra faena." (E22, mujer, 46 años, Dirigente, 7 julio 2021)

Fotografía 1: Realización de faena comunal para construcción de escaleras. Subzona Independencia



Fuente: Archivo Danae Román 1 agosto 2021

A su vez, estas áreas se caracterizan por la inexistencia de pistas, calles o veredas asfaltadas, o bien estas son muy angostas. La primera es un problema especialmente durante el invierno ya que el barro y los pozos de agua limitan la movilidad tanto de peatones, al provocar caídas y suciedad, como de los vehículos, que deben requerir de más gasolina para moverse. Por ello, es que también los vecinos se han organizado para construir sus veredas, así como los operarios de movilidad de mototaxis para mejorar la calidad de las pistas:

"Mi persona, como hay esos señores que tapan huecos en las pistas, contraté, hice ver el punto, me cobró como 60 soles hasta, 60-70 soles me cobró para tapar todo ese hueco, lo que es que hacían, hacían daño a mis unidades, ¿no? Porque parecía como un rompemuella hasta más, cada vez que había lluvia, se hacía más hueco, más hueco, más y más. Entonces, nosotros hicimos tapar eso con nuestro propio medio. Entonces, al menos ahí ahora ya todos pasan tranquilos, pero siempre se va deteriorando también, pues." (E12, hombre, 40's años, operador móvil, 7 julio).

Las horas "pico" o de mayor congestión son: en la mañana de 6:00 am a 9:00 am; tarde, de 12:00 pm a 4:00 pm y de noche, de 6:00 p.m. a 9:00 p.m. Esto ocurre principalmente en la

Avenidas central del distrito: la Túpac Amaru, debido a la gran cantidad de vehículos que transitan en las horas de mayor movimiento, así como por el incumplimiento a las normas de tránsito. Mientras que dentro de las existe un problema de accesibilidad relacionado a la presencia de rejas, colocadas por los mismos vecinos, con la finalidad de evitar robos y que sus pistas se conviertan en paraderos de mototaxis, lo cual impide el acceso a ciertas áreas. También se observa un problema debido a la gran cantidad de mototaxis operando o que se estacionan en las pistas o calles impidiendo el libre tránsito de otros vehículos. Este último es un problema grave dado que, en caso de emergencias, sea por necesidad de un camión de bomberos o ambulancia, o para el recojo de residuos sólidos, no hay posibilidad de tránsito.

Una de las características importantes que marcan la experiencia de movilidad en el área de estudio, mencionado tanto por los entrevistados como por lo vivido y observado en el trabajo de campo es el miedo constante a ser víctima de robo, tanto al momento de caminar como al usar cualquier medio de transporte, dado que han ocurrido muchas veces actos y situaciones de esta naturaleza. Por ello, algunos de los entrevistados resaltan la presencia de las comisarías como elementos importantes dentro de sus zonas.

Finalmente, el lugar donde ocurre una mayor cantidad de accidentes de tránsito y congestión, de acuerdo a las entrevistas y la revisión de medios periodísticos, es la Avenida Túpac Amaru. De manera más detallada, en la subzona de Tupac Amaru, estos ocurren en la Avenida Condorcanqui, Chinchaysuyo, Estación Naranjal y el Óvalo 50; en la Avenida Los Pinos cruce con Av. Tupac Amaru y en la subzona de la Unificada, en la Avenida 16 de marzo con la av. Ficus, la Puerta N°6 de la UNI con Tupac Amaru.

Mapa 15: Lugares de congestión y siniestralidad



Fuente: Elaboración propia

4.4 Perspectivas y proyectos de transporte y de movilidad

- Acción comunal: En cuanto a nuevos proyectos de transporte y movilidad, debemos resaltar la labor que realizan tanto los residentes como los operarios de vehículos quienes se organizan en faenas para poder construir sus escaleras, veredas y pistas, las cuales son actividades que realizan casi todos los domingos, a excepción de fechas festivas como el día del padre o la madre y que empiezan cuando todos se ponen de acuerdo.
- Ciclovías: Se han implementado infraestructuras ciclistas, por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima, tanto cerca y alrededor de las subzonas, pero no dentro de ellas, a partir del año pasado, para incentivar la movilidad en bicicleta por la coyuntura de pandemia. De estas destacan la ciclovía de la Avenida Túpac Amaru, que llega hasta el distrito del Rímac, en el supermercado Metro, el cual se encuentra cerca a La Unificada; así como las implementadas en la avenida Izaguirre y Tomas Valle, que actualmente se encuentran invadida por ambulantes.

Fotografía 2: Venta informal en ciclovía de la Av. Carlos Izaguirre



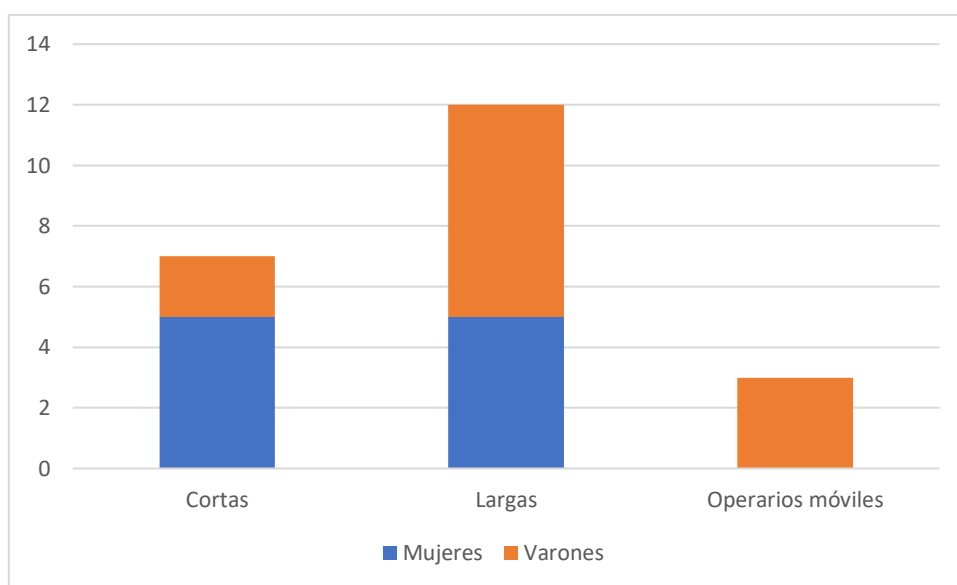
Fuente: Archivo Román García (28 junio 2021)

- El Teleférico "un cuento chino": Según los entrevistados, desde aproximadamente el 2014, 2015, se ha ido difundiendo información sobre la construcción de un teleférico en la zona, el cual se pasaría por encima del sector del Tahuantinsuyo, uniendo el Metropolitano con San Juan de Lurigancho. Esto generó grandes expectativas en la zona, lo cual promovió a su vez el tráfico de terrenos e invasión de laderas. Actualmente el proyecto continúa en estudio (ver noticias).
- Proyecto de carga pesada Tupac Amaru: De acuerdo a dos de las entrevistadas desde hace algunos años se realizó la propuesta, que se encontraba en cartera de proyectos del Ministerio de Vivienda, para la construcción de una pista para vehículos de carga pesada, la cual iniciaría en el aeropuerto, pasaría por la avenida 50, y se conectaría con la subzona de Túpac Amaru en el Asentamiento Humano Víctor Raúl, a través de la Av. Condorcanqui, cuadra 9, hasta la zona Cahuide, caracterizada por la presencia de cerros, donde se construirían túneles, que desembocarían en el distrito de San Juan de Lurigancho. Esto provocaría posibles expropiaciones e iba ser ejecutado de manera paralela con el proyecto de teleférico. Hasta el momento no se sabe nada sobre el mismo, ni se menciona en los diarios.

5. Rutinas de movilidad

De las 22 entrevistas realizadas, 7 personas, 5 mujeres y 2 hombres, realizan rutas cortas; es decir, se mueven dentro de la zona de independencia; mientras que 12, 5 mujeres y 7 hombres, lo hacen hacia o desde distritos fuera de Independencia y, finalmente, 3 son operarios móviles.

Gráfico 10: Género y tipo de ruta



Fuente: Elaboración propia.

5.1 Viajes cortos: estudios y trabajos a proximidad

De las personas entrevistadas, 7 realizan rutas cortas; 3 de ellas tienen como destino recurrente los viajes a mercados, para compras, o casas de sus familiares; mientras que los otros 3 se dirigen hacia la Municipalidad y una de ellas hacia su negocio propio. El principal medio de transporte para dirigirse a sus trabajos es solo el mototaxi para cuatro de ellos, seguido de ese mismo vehículo junto al uso de transporte público. Finalmente, se observa un predominio de las mujeres en la realización de rutas cortas y destinadas al hogar.

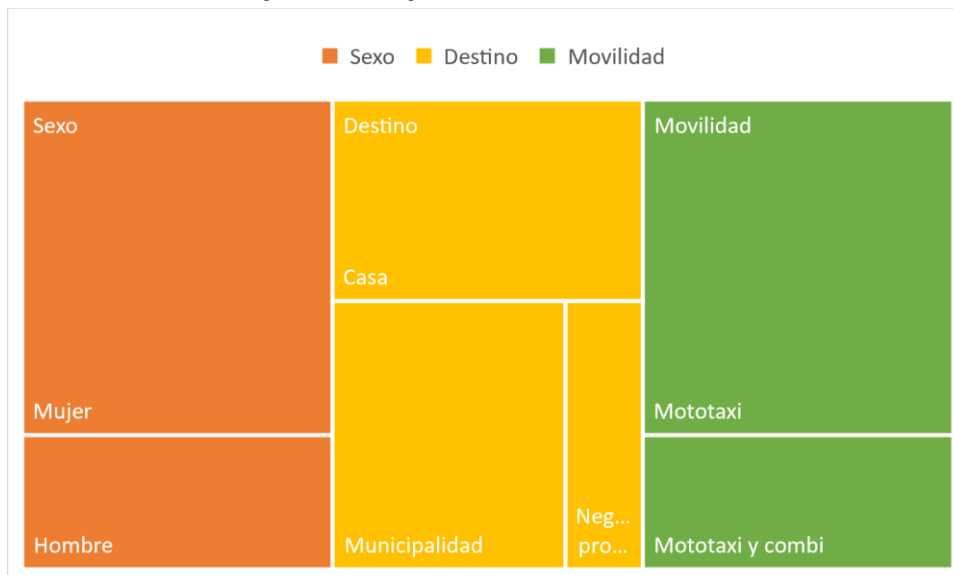
Tabla 7: Datos generales rutas cortas

Código	Sexo	Tipo de trabajo	Destino antes de la pandemia	Destino actual	Movilidad
E7	Mujer	Ama de casa	Oficina cerca a Municipalidad	Mercado, casa de padres	Mototaxi
E11	Mujer	Ama de casa	No cambió: Visita hermana en Puente Piedra		Moto y combi
E14	Mujer	Asistente Gobernador	No cambió: Municipalidad		Mototaxi
E15	Hombre	Funcionario	No cambió: Municipalidad		Mototaxi

E18	Mujer	Dueña	No cambió: Negocio propio	Mototaxi
E19	Hombre	Funcionario	No cambió: Municipalidad	Mototaxi y combi
E22	Mujer	Ama de casa	No cambió: Mercado	Mototaxi

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11: Viajes cortos de entrevistados



Fuente: Elaboración propia.

Los viajes:

- **E7:** Antes de la pandemia trabajaba como anfitriona en diversos eventos en el distrito, por lo que era usual que se movilizara en mototaxi, ya que estas se encontraban cerca. Debido a que dichas actividades se suspendieron, ella quedó desempleada, por lo que ahora se encarga de cuidar a su pequeña hija. Actualmente solo se moviliza con la finalidad de realizar compras locales en el mercado local y visitar a sus padres.

Su antigua movilidad pendular, que realizaba todos los días antes de quedar desempleada por la pandemia, era salir de su casa en el barrio Villacanta, tomaba una moto que esperaba por 15 min y por S/.1.00 llegaba al local del negocio ubicado cerca de la municipalidad de Independencia.

Esta movilidad incluía moverse primero a la casa de sus padres ubicada en Los Pinos, pasaje Santa Rosa, para dejar a su hija y luego ir a su trabajo. Todo esto le demoraba entre 20 a 30 minutos y le costaba S/.2.00. No obstante, en las noches optaba por quedarse en la casa de sus padres, al que se dirigía caminando, por unos 10 min o bien tomaba una moto que le cobrara S/.1.50 o S/.1.00.

Cuando se moviliza observa su alrededor y si sube un conocido a su vehículo, conversa.

- E11: Es una ama de casa y dirigente de uno de los pueblos de la subzona de La Unificada. Ella viaja constantemente a Huaral para visitar familia. Su principal destino es el mercado local el cual le demora 7 minutos en total, espera 2 minutos al mototaxi y la moviliza en 5. Este trayecto le cuesta 1 sol. Si fuera caminando demoraría 15 minutos.

El único viaje que realiza es hacia Puente Piedra, donde visita a su hermana. Para lo cual camina por 20 minutos por la Av. Tomás Valle hasta la Panamericana donde toma un bus de transporte público que la lleva en 1 hora y le sale S/2.50.

Menciona que antes usaba mucho más el mototaxi, pero debido al aumento de conductores venezolanos, es que ha optado por caminar dado que no confía en ellos. O bien se traslada en la moto de su esposo o de conocidos con quienes contacta a través de teléfono. Los momentos más agradables es cuando una va sentada y mira alrededor y los menos agradables son el tráfico y cuando el carro se detiene constantemente. No suele sacar su celular ya que teme que se lo roben en el camino.

- E14: Ella trabaja como asistente de la gobernadora del distrito en la Municipalidad de Independencia, para lo cual se moviliza principalmente en moto. Baja de su casa hacia la Av. San Antonio para tomar una moto que por s/.1.50 la lleva por Av. La América, ampliación Tupac, Los Pinos, hasta la Municipalidad, la oficina donde trabaja. Todo este trayecto le demora un total de 20 min.

- E15: Trabaja como funcionario en la Municipalidad, para donde se moviliza principalmente en mototaxi. Camina unos 5 a 8min (baja 50 gradas de dos escaleras) por el pasaje Los Claveles hasta llegar al Pasaje prolongación los Pinos donde toma una moto, la cual le lleva a su centro de trabajo en unos 5 a 7 min y le cuesta S/.1 sol. En el camino mira su celular y responde mensajes.

Dado que en la noche la subida en mototaxi hasta su hogar sale S/2.50 es que toma una ruta alterna: Camina hasta Tomás Valle donde toma un colectivo, que se ubica en la av. 16 marzo, el cual espere a que se llene por unos 20 min, este recorre toda la prolongación Santa Rosa, pasando por el Volante y San Camilo hasta llegar al pasaje de su casa donde sube gradas. Llega en unos 6 a 7 minutos, costándole S/.1.20.

Su movilidad poligonal incluye la compra de alimentos que lo hace caminando o en combi.

- E18: Ella posee un negocio que se encuentra en la parte baja del Ermitaño, subzona donde ella reside. Se moviliza desde Santa Cruz todos los días en moto, este le demora unos 8 minutos y le cuesta 1.50; si lo haría caminando, se demoraría unos 20 minutos. Su movilidad poligonal es la de recoger a su hija en la casa de su hermana que se encuentra relativamente cerca de su negocio.

- E19: Él es dirigente de todo el sector de la Unificada y trabaja en la Municipalidad. Él vive en el Volate III, del que debe descender unas 200 gradas por unos 3 a 4 min. Toma una

moto que por S/1.00 lo deja en Av. 2 marzo, donde camina por unos 5 minutos hasta la Av. Tupac Amaru para tomar una combi que lo lleve en 15 minutos hasta la Municipalidad por el precio de S/.1.00. En las noches opta por caminar desde su centro laboral, el cual le toma en total unos 30 a 45 minutos, mientras busca a algún vecino para acompañarse y conversar.

- E22: Ella es ama de casa y dirigente de un pueblo de su sector. Su movilidad principal es a pie, especialmente al Mercado, al cual se demora en llegar en 10 minutos. Teme que le roben durante el camino por lo que oculta su celular, hacia la avenida central:

"(...) yo vivo en la parte alta del cerro, bajo las escaleras del comité 5 y llego a la base de la escalera del comité 5, me encuentro con Jirón 27 de abril, de ahí, si me voy caminando hacia la pista, agarro y me voy por el lado derecho, llego a la pista del Pacífico y llego a la Túpac Amaru, y si es que me voy en mototaxi, de la escalera del 5, voy al lado izquierdo y encuentro el paradero de las mototaxis y ahí, pagó un sol y me dirijo, por todo Jirón 23 de diciembre, Héroes del Pacífico y llegó a la Túpac Amaru." (E22, mujer, 46 años, dirigente, 7 de julio 2021)

5.2 Viajes largos: estudios universitarios y trabajos lejanos

De las 12 personas entrevistadas, 5 son mujeres, 2 con trabajos calificados y 3 no calificados; y 7 hombres, cinco con trabajos calificados y dos no calificados. Se observa que antes de la pandemia 8 utilizaban el Metropolitano como principal medio de traslado, mientras que ahora solo 4 la usa; así como el caso del transporte público, antes la usaban 3 y ahora dos, y uno continuó moviéndose en el carro de la empresa.

En cuanto a las diferencias de género en sus patrones de movilidad, se observa que los hombres son los que han reducido su movilidad, donde antes se movían los 7, ahora solo lo hacen 3; mientras que en el caso de las mujeres la situación se ha mantenido igual. Si observamos con cuidado, los hombres que redujeron su movilidad son trabajadores calificados, quienes pueden realizar su trabajo desde casa; mientras que los no calificados continúan moviéndose. No obstante, esto no ocurre en el caso de las mujeres, quienes a pesar de ser o no mano calificada continúan moviéndose.

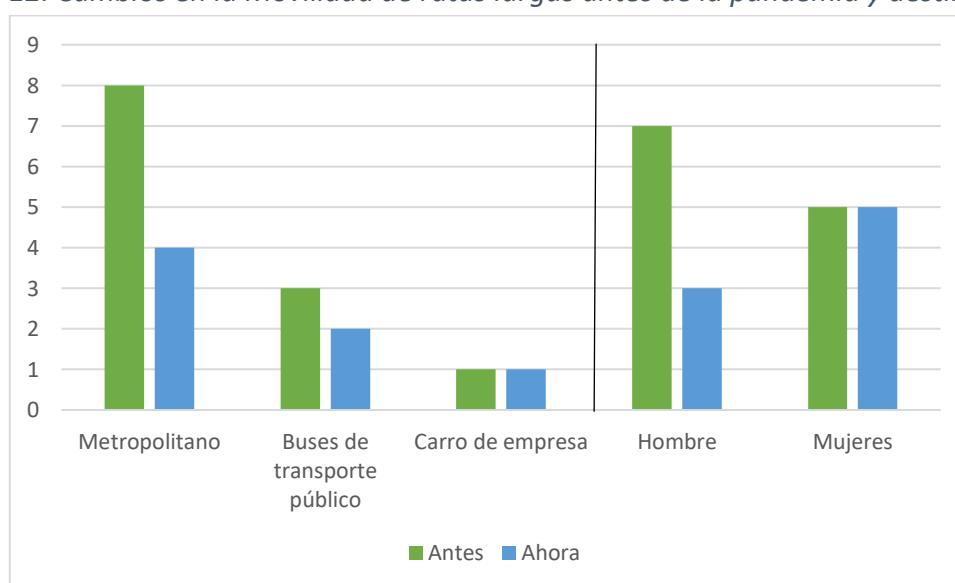
Es importante resaltar que, de acuerdo a las entrevistas realizadas, si bien muchos tienen una ruta principal, han desarrollado y utilizado otras vías alternativas para movilizarse de acuerdo a las exigencias del momento; es decir, horario (día/noche), actividades complementarias que deben realizar, costo y tiempo de espera y facilidades provistas por sus centros laborales.

Tabla 8: Características de aquellos que viajan rutas largas

	Sexo	Tipo de trabajo	Destino antes de la pandemia	Destino actual	Movilidad
E1	Mujer	Trabajo no calificado	Comas	Comas	Metropolitano
E2	Hombre	Trabajo calificado	UNAM	Casa	Metropolitano
E3	Hombre	Trabajo calificado	San Borja	San Martín / Casa	Metropolitano
E4	Hombre	Trabajo calificado	San Isidro	Casa	Metropolitano
			PUCP		
E5	Hombre	Trabajo calificado	Mega Plaza	Casa	Metropolitano
			Miraflores		
E6	Mujer	Trabajo no calificado	San Borja	San Borja	Metropolitano
E8	Hombre	Trabajo no calificado	Comas	SI	Bus de transporte público (antes)
E9	Hombre	Trabajo no calificado	Pantanos de Villa	Pantanos de Villa	Bus de empresa
E13	Mujer	Trabajo calificado	Puente Piedra	Puente Piedra	Bus de transporte público
E17	Hombre	Trabajo calificado	Miraflores	Miraflores	Metropolitano
E20	Mujer	Trabajo calificado	Miraflores	Miraflores	Metropolitano
E21	Mujer	Trabajo no calificado	S.I	San Miguel	Bus de transporte público

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 12: Cambios en la Movilidad de rutas largas antes de la pandemia y destino actual



Fuente: Elaboración propia

Los viajes:

- E1: Ex estudiante que dejó la universidad por temas económicos y actualmente se encuentra trabajando a tiempo completo en una industria en Comas, además, tiene un emprendimiento de ropa que vende a través de redes sociales. Se traslada a su centro de trabajo en Trapiche principalmente en el Metropolitano, no obstante, en el último mes se ha estado movilizándose en taxi debido a lo desgastante que le resulta trasladarse en ese vehículo. El taxi le cobra solo S/10.00 y va por las avenidas de Pampacancha, Quimpacocha, Condorcanqui, Victor Raul, óvalo La 50 y la Metropolitana, llegando a su paradero final en unos 17 min / 20min.

La ruta que solía tomar: Sale de su casa en la Calle 23 toma una Mototaxi (que le lleva hasta su siguiente paradero en 3 o 4 minutos y le cuesta S/.1.00), que atraviesa las avenidas Pampacancha, Antisuyo /Quimpacocha y Condorcanqui) hasta la estación Naranjal, donde hace una cola de 20 a 25 minutos, para poder ingresar al alimentador, el cual pasa por la Av. Tupac Amaru, Naranjal y Panamericana, llegando en 25 minutos a su destino, a un costo de S/.1.00, hasta Trapiche, donde caminata por 7 min o toma una mototaxi que la lleva hasta su centro laboral por S/1.00 y en 2 minutos. Es decir, esta ruta le toma aproximadamente 50 minutos/ 1 hora y le cuesta S/.3.00.

Para su regreso no toma el alimentador, ya que lo considera peligroso, dada la cantidad de robos que se presentan, y tedioso por el tiempo de espera, por lo que opta por tomar un bus que se desplaza desde la Panamericana Norte hasta el supermercado Plaza Veja por S/1.50, de donde toma otro bus hasta Payet por S/1.50. Esta ruta le permite realizar un viaje poligonal para comprar alimentos. En algunas ocasiones su jefe la ha recogido y dejado en la Panamericana Norte.

Durante su viaje, coordina por celular sus pedidos, mira noticias en Facebook, escucha música. El momento más agradable es cuando la Panamericana está vacía o hay pocos carros y el suyo no se queda atascado. Posee una bicicleta, pero solo la usa por diversión.

- E2: Estudiante de biología de la Universidad Agraria La Molina. Se movilizaba hacia allá en un mototaxi que lo llevaba en unos 5 a 6 minutos por un precio de 0.70 céntimos al paradero del Metropolitano, el cual en unos 20 a 30 min y por S/.2.50, lo llevaba hasta Javier Prado, desde el cual caminaba unos 2 minutos para tomar el bus del sistema del Metropolitano que le costaba S/.1.70 y que podía demorar desde 10 a 45 minutos, dependiendo del tráfico y el horario, para trasladarlo hasta la universidad. En total, demoraba en trasladarse 1h y 30 minutos, por el monto de 5 soles solo el viaje de ida.

En su viaje poligonal, se encontraba con amigos en el Jockey Plaza, al cual iba en bus o colectivo desde su universidad. Desde esta regresaba a su casa por la Panamericana Norte,

que lo dejaba en Mega Plaza, desde donde caminaba o tomaba un mototaxi hasta su residencia. Todo este viaje le tomaba un aproximado de hora y media.

Actualmente, debido a la pandemia, él ha reducido drásticamente su movilidad, ya que sus clases son virtuales, y solo sale cuando es realmente necesario o para visitar a algunos familiares.

- E3: Él es arquitecto, antes de la pandemia trabajaba en una empresa ubicada en la estación Angamos (del Metropolitano), en San Borja. Para ir esperaba por 5 minutos y tomaba el alimentador del Metropolitano hasta la Estación Naranjal, viaje que duraba 15 minutos. Hacia un trasbordo y subía al Expreso que por S/2.50 lo llevaba hasta Angamos en 30 minutos. En dicha estación tomaba un bus que por S/.1.50 y 15 minutos de viaje lo llevaba hasta la Estación del Metro. Es decir, toda su movilidad demoraba alrededor de una 1 hora y salía S/.3.50 solo ida.

Actualmente, por recorte de personal, se encuentra trabajando de manera independiente, por lo que el 80% de su trabajo lo realiza en casa, el otro 20% va a obra a realizar inspecciones, las cuales se encuentran en el distrito de San Martín de Porres. Para movilizarse, utiliza el alimentador del Metropolitano hasta la estación Naranjal, pagando el precio de un sol. En esta toma otro alimentador hasta la avenida los Alisos, que lo traslada por 1sol y en 30 minutos. No obstante, suele tomar de manera frecuente taxis que lo trasladan en 10 a 15 minutos a su destino a un precio que ronda los 8 a 10 soles.

- E4: Trabajador y estudiante de Maestría. Antes de la pandemia realizaba una gran cantidad de movimientos al día para poder llegar a su centro de trabajo y estudios. El primero se ubicaba en la av. Javier Prado con Paseo de la República, por lo que se movilizaba en el Metropolitano, el cual le costaba S/.1.50 y lo trasladaba en 40-45 minutos. Para el segundo, su centro de estudios, caminaba tres cuadras desde su trabajo hasta el corredor rojo, que le costaba 75 céntimos y esperaba 20 min, trasladándose en 40 minutos hasta su destino en la Marina. En esta hacía otro trasbordo en carro hacia la Av. Universitaria, frente a la PUCP, que le demoraba 10 minutos.

Además, dado que su empresa tenía una sucursal en el distrito de Chorrillos tomaba todos los buses del Metropolitano; es decir, desde la Estación Naranjal el Expreso con destino a la Estación central; luego el Expreso 1 hasta la Estación Matellini y otro alimentador hasta Pantanos de Villa. En esta última caminaba un trecho. De esa manera, su movilidad duraba entre 2 horas a 2 h y 30 minutos, 40 minutos de espera en total, entre 20 y 20 entre los alimentadores y una hora y hora y quince de efectivo traslado, a un costo total de 2.50 soles y realizaba el mismo movimiento para regresar a su casa.

Otra ruta alterna para trasladarse a Chorrillos fue a través de un bus provisto por la empresa, para el cual debía ir en combi hacia Tomás Valle con Universitaria, el cual le tomaba 30min, y costaba entre S/.1 o S/. 1.20, para luego realizar el viaje de 1hora y 45 minutos, donde aprovechaba para dormir. El considera que era una buena propuesta de la empresa ya que le permitía ahorrar dinero y no llegaba cansado. Esta ruta le ayudaba a dirigirse a su vez a la PUCP: partía desde Pantanos de Villa, bajaba por Circuito de playas, Sucre, hasta la Marina con Universitaria y caminaba hasta la puerta. Todo este tramo le tomaba un aproximado de 1 hora y 30 min, el cual era bastante eficiente dado que no hacía paradas.

Actualmente, debido al contexto de la pandemia, tanto su trabajo como sus estudios los realiza de manera virtual, por lo que estos movimientos se han reducido considerablemente. Él sostiene que esta es una ventaja para él ya que no debe perder entre 4 a 5 horas al día para trasladarse.

- E5: El entrevistado estudia y trabaja. Antes de la pandemia, él caminaba diez minutos para llegar a su trabajo: bajaba la Av. Los Incas, Hermanos Toledo, la Tupac Amaru, cruzaba el Puente y llegaba a la empresa. A veces, realizaba la misma ruta usando la bicicleta, el cual le demoraba 5 min, donde el principal obstáculo era cruzar el puente de la Av. Pacífico, dado que debía “cargar su bicicleta” para pasarla. En su centro de trabajo contaba con facilidades como un estacionamiento.

Su viaje poligonal era hacia su centro de estudios, ubicado en San Isidro, en la Universidad Científica del Sur. Caminaba desde su casa hasta la estación Naranjal por unos 5 minutos, esperaba entre 5 min a 15 minutos y tomaba el Metropolitano con dirección a Ricardo Palma, este demoraba aproximadamente 1 hora y luego caminaba 3 minutos para llegar a su destino. Este le costaba S/.1.25 ya que tenía descuento por ser estudiante.

Ahora, tanto su trabajo como estudios lo realiza de manera virtual, por lo que su movilidad se ha reducido considerablemente.

- E6: Mujer venezolana que reside desde hace tres años en la ciudad. Desde que se encuentra en el país ha trabajado cuidando a personas de tercera edad, especialmente en distritos de Lima Centro, como San Isidro y san Borja, este último es donde se ubica su actual empleo. Desde su residencia en la subzona Independencia hacia dicha área se demora unas 2 horas; ya que debe caminar por unos 5 a 7 minutos hacia el paradero del Metropolitano, el cual espera por unos 15 a 20 minutos, y llega hasta estación Angamos en 1 hora, el cual le cuesta S/.2.50, en este paradero toma una combi complementaria hasta Aviación, lo cual demora unos 25 minutos y cuyo precio es de S/2.50, para luego caminar 15 minutos hasta la casa donde trabaja. Durante todo el trayecto suele ir conversando por teléfono, revisando sus mensajes, observa a las personas, ve el paisaje.

- E8: Ex trabajador de ventas en el Saga de Comas, para el cual caminaba por quince desde su casa o tomaba una combi en Tupac Amaru que lo llevara por 50 céntimos y en 2 minutos hasta la Panamericana, donde se embarcaba en un bus, el cual no demoraba en llegar, y que lo trasladaba en 20 a 30 minutos hasta su centro de trabajo por el monto de S/.1 o S/.1.20 hasta Comas, donde caminaba por 15 minutos o tomaba una moto de 2 soles que lo llevaba en 3 min hasta su destino. Junto a esta movilidad pendular, el entrevistado también realizaba movimientos poligonales, especialmente para asistir a sus clases en el Instituto Certus, ubicado frente al Poder Judicial (Centro de Lima). Sus desplazamientos eran: la caminata de 8 minutos hasta el paradero, tomar un carro que por S/.1.50 y tiempo de traslado entre 30 min a 40 min, lo llevaba hasta el Poder Judicial (Izaguirre), donde además caminaba 2 o 3 cuadras para llegar a su destino.

Ahora con la pandemia perdió dicho empleo y se ha dedicado a repartir mercancías en el Centro de Lima. Este trabajo lo realiza caminando y tomando buses de transporte público. Entre algunos de sus movimientos menciona: que para llegar a Amazonas toma un carro hasta la panamericana que le demora 15 a 20 minutos, al llegar al Centro de Lima suele caminar por las principales avenidas como Abancay, Tacna, Jirón Cusco, Jr. Unión y Wilson. Así mismo, ha logrado obtener otros trabajos pequeños (como arreglar cables, pintar, lijar) en distritos puntos de la ciudad como San Juan de Lurigancho, Ate y San Isidro, a este último es el único lugar al que se ha movilizó en bicicleta dado que existe infraestructura ciclista y eso le brinda seguridad.

- E9: Trabaja como cargador de una empresa distribuidora de gaseosas. Por lo que su "espacio de trabajo", el camión, iba hasta la puerta de su casa para recogerlo:

"yo salía de mi casa a las 6 de la mañana, y llegaba al punto de partida a las 6:10, 10 minutos era mi caminata, por decirlo así y desde el punto de partida, me iba con la movilidad hasta a pantanos de Villa, el promedio que demoraba era 40 minutos" (E9, hombre, 29 años, cargador, 29 de junio 2019).

Para regresar a su casa por las noches, el mismo camión lo dejaba en Plaza Norte, de donde debía caminar en total 18 min, y subir tres escaleras hasta su casa. O bien, si se sentía muy cansado tomaba un mototaxi que lo llevaba en cinco minutos por el precio de un sol.

- E13: Ella trabaja como enfermera en el distrito de Puente Piedra/Ancón. Para trasladarse tiene dos rutas que alterna de acuerdo al tiempo con el que cuenta. Trata de usar más la primera, ya que le cuesta menos, pero le demora más: Camina por 10 minutos o toma mototaxi (dependiendo de la hora) por unos 5 minutos hasta llegar a la Túpac Amaru, donde toma una combi que la lleve a la Panamericana por S/.1.50. Al llegar toma un microbus que la traslada por S/.2.50 hasta el km 39 en Ancón, de donde toman una moto que la traslada 5 cuadras por el precio de S/1 o S/.1.50. Resultando un total de S/.5.50 y una hora de viaje en la ida, en la vuelta, esta demora 1 hora y 30 min.

Su segunda ruta, cuando no tiene tiempo es la de tomar un colectivo que toma desde Metro y la traslada por 30 minutos por toda la Panamericana hasta Ancón por el monto de 8 soles, que complementa con el traslado de diez minutos en mototaxi, por el precio de 2 soles. De esa manera, esta ruta le cuesta un total de 10 soles y de 40 minutos de traslado. Este también es usado cuando se siente muy cansada, y le demora unos 45 a 50 minutos en la noche.

Durante su traslado en ambas rutas siente una constante preocupación de ser víctima de robo. No obstante, utiliza este tiempo para dormir.

- E17: Trabajador de una ONG. Vive en Miraflores y posee un auto el cual prefiere no utilizar para trasladarse hasta Independencia, considera que es una mala idea, ya que no tiene donde estacionar, le demoraría más tiempo y dinero. Su ruta empieza en la altura de la 40 de Paseo de la República (entre estación del Metropolitano Aramburú con Domingo Orué), donde demora 25 min para toma el Metropolitano, el cual por S/.2.50 y un viaje de 20 minutos lo lleva hasta la Estación Tomás Valle. De este espacio toma una moto que lo lleva en cinco minutos cerca de su oficina para el cual sube unas escaleras que le demoran un total de 10 minutos. También tiene la posibilidad de irse en el carro de la empresa, pero prefiere no hacerlo ya que no es eficiente. Y, a veces, cuando se traslada con muchas cosas toma un taxi que le cobra 35 soles hasta su casa.
- E20: Trabajadora de ONG que también reside en Miraflores y tiene auto, el cual no utiliza por que considera que tardaría más tiempo en moverse. Su ruta empieza con una caminata de 8 minutos desde su casa hasta la Estación Plaza de Flores, donde toma el Expreso 5 que la traslada en 25 a 30 min (40 días domingo) y por S/.2.50 hasta la Estación Tomás Valle, donde toma una moto, por el precio de 1sol hasta el óvalo de la Unificada y camina y sube escaleras hasta llegar a su zona de trabajo en el AH El Volante.

Cuando su jefa debe ir, ella se traslada con ella en su carro, el cual demora un total de 40 minutos desde que parten de la estación Plaza de Flores (entrada de Metropolitano), pasando por la Vía Expresa, Centro de Lima, Plaza Norte y la av. Túpac Amaru.

El único movimiento adicional que hacía era para ir a su dentista que se encontraba a unas cuadras de su casa, al cual iba caminando. En sus traslados suele usar bastante la tecnología, especialmente para saber dónde son los paraderos de ciertos carros, cuánto tiempo demora y así tomar una vía alterna, también responde correos y escucha música. Los momentos agradables es cuando puede ir sentada y llega rápido a su destino; mientras que los desagradables es cuando hay mucha gente en el metropolitano, especialmente en las colas para ingresar y las demoras. No obstante, cuando se mueve por la subzona, siente mucho miedo.

- **E21:** Dirigente de pueblo de la subzona de La Unificada, trabaja como vigía en trabajos de construcción, actualmente se traslada hacia la Costa Verde, en San Miguel. Para eso, sale a las 4:40 am de su casa, toma una moto que la traslada en 5min y por S/.1, o si no la encuentra camina por 15 minutos hasta el Paradero puerta 6 de la UNI donde toma un carro que en 15 minutos y por 1 sol la deja en Caquetá, donde espera aproximadamente por 10 minutos el carro que la traslada a su destino, el cual pasa por Plaza de la Bandera, Avenida La Paz y Circuito de Playas San Miguel, el cual demora entre 40 a 60 min, y le cuesta S/.2.50. Siendo su gasto total de ida unos S/.4.50. Esta ruta también lo realiza de regreso a casa. Para llegar a su casa se debe subir numerosas escaleras:

"(...) Será... 20 hasta mi casa y de mi casa más abajo unas 15 o 20. Otras 20 más, de ahí es plano, plano, plano, cómo será, 15, 60, es regular porque ahí hay pura escalera nomás. Es regular. Pero uno se acostumbra a subir y bajar y ya no lo ve tan difícil ya, que como cuando uno viene por primera vez, no puede subir y se están agarrando escalera por escalera." (E21, mujer, 50's, dirigente, 12 julio 2021)

Su movilidad poligonal es para comprar pan. En la medida de lo posible trata que la mayoría de su movilidad sea peatonal.

5.3 Viajes de los operadores

Los tres operarios móviles son hombres. Dos de ellos conducen mototaxi y son presidentes de sus respectivas asociaciones y el otro es taxista. Las rutas y movilidad de los dos primeros se realizan dentro de un sector del distrito, uno opera en la zona de Túpac Amaru-Tahuantinsuyo, mientras que el otro en la zona de El Ermitaño. Y, el taxista tiene un rango de actividad más amplia, concentrando su actividad en distritos de Lima Centro.

Tabla 9: Operarios móviles

Código	Vehículo	Rango de acción
E10	Taxi	Lima Metropolitana, especialmente distritos de Lima Centro.
E12	Mototaxi	Sectores de Tahuantinsuyo y Túpac amaru.
E16	Mototaxi	Sector El Ermitaño

Fuente: Elaboración propia

- **E10:** El taxista baja algunas gradas desde su casa y camina tres cuadras para sacar su carro de la cochera que le alquila su vecina. Su rutina comienza desde las 6:30 a.m. y dura hasta las 5:00 pm o, dependiendo de la demanda, hasta las 10 p.m. u 11 p.m. Los viajes y distritos en los que se movió el día anterior a la entrevista; es decir, un martes, fueron: San Martín, Jesús María, Breña, Jesús María, Barranco, La Victoria, Centro de Lima, Breña, Jesús María, Breña, Caquetá, Cercado de Lima y Plaza Norte en Independencia.

Como se observa, la demanda de sus viajes se centra en distritos de Lima Centro y muy pocas en el mismo distrito donde reside. Comenta que trabajó también con aplicativo, le

salían carreras seguidas, pero económicamente no le conviene. Además, ya cuenta con clientes con quienes coordina a través de llamadas telefónicas para que les brinde su servicio.

Su experiencia de moverse está marcada por la incomodidad y la preocupación de no perder carreras, por lo cual se frecuente que se aguante para no entrar al baño, pero disfruta cuando sus clientes le conversan. Suele descansar 30 minutos dentro de su carro en estacionamientos fuera de un mercado, especialmente aquellos cerca al Campo de Marte o el Cercado de Lima.

- E12: Operario de mototaxi en los sectores de Tupac Amaru y Tahuantinsuyo. Él reside en la subzona de estudio y un día típico de movimiento son los paraderos en los que hay más demanda en la zona, como son: la misma Av. Tupac Amaru, la Estación Naranjal, la Auxiliar de Tupac Amaru, Soncomarca con Micaela Bastidas, Carlos Izaguirre con Túpac Amaru (frente a Tahuantinsuyo) y el óvalo La cincuenta. Comenta que el lugar a donde más se movilizan los clientes es la Estación Naranjal.
- E16: Operario de mototaxi en la zona de El Ermitaño, durante las horas de menor demanda, suele esperar unos 5 a 7 minutos en el paradero para que se llene su unidad, mientras que en las horas punta su espera se reduce a unos 2 minutos. Mientras espera mira su moto o conversa con compañeros. Los principales lugares a los cuales se mueve son la Av. 6 julio, el mercado Ermitaño y el colegio Independencia. Los días de menor demanda, taxa con el carro de su hermano y su rutina diaria es:

"(...) el día de ayer eh, yo salí a las 6 de la mañana a trabajar. He trabajado hasta las 11p.m. Bueno, dentro del derecho del trabajo, a las 8 me doy un tiempo para tomar el desayuno. De ahí, nuevamente, continúo trabajando, y trabajé hasta las 11, me hice algunas cosas que faltaban en la moto. Tomo un descanso. Y de ahí volví a salir a las 12, y me quedé trabajando hasta las 3 de la tarde. De las 3 de la tarde me fui a mi casa a hacerme el aseo a limpiarme y volví a salir a las 6 de la tarde hasta las 8 de la noche." (E16, hombre, 42 años, operario móvil, 12 de julio)

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
Corta	E7	Local cerca de Municipalidad Independencia	Villacanta-> Av. Las Américas -> casa de padres (Los Pinos, pasaje Santa Rosa) -> Mun. Independencia	Mototaxi	20 a 30 minutos	S/.2.00
	E11	Mercado	Casa (Av. 2 de marzo) -> mercado (Av. Los Ficus)	Mototaxi Caminata	7 minutos 15 minutos Total: 22 minutos	S/.1.00
	E14	Municipalidad	Casa hacia Av. San Antonio -> Av. La América, ampliación Tupac, Los Pinos-> oficina Municipalidad	Mototaxi	15 min	S/.1.50
	E15	Municipalidad	Casa a puente: caminata: 5/8min (baja 50 gradas- dos escaleras) Pasaje Los Claveles -> Pasaje prolongación los pinos (motos) -> paradero farmacia Ruta alterna (noche): Camina Tomás Valle toma colectivo en Av. 16 marzo -> prolongación Santa Rosa (pasa por el Volante, San Camilo y llega hasta pasaje los claveles) -> sube gradas	Caminata Mototaxi Camina Colectivo	5/ 8 min 5/ 7min 15 min 6/7 min Total: 40 minutos	S/.1.00 (día) S/1.20 Total: S/2.20
	E18	Negocio propio	Casa (Santa Cruz) -> moto -> negocio parte baja Ermitaño	Mototaxi	8 minutos	S/.1.00
	E19	Municipalidad	Trabajo: 6 am. Baja escaleras (200 gradas) desde su casa -> moto, av. 2 marzo, en moto o camina -> Av. Tupac Amaru [5 min]-> Combi para Mun. [17 min, 1 sol] *Solo caminata: 30 a 45 minutos	Camina Moto Combi Solo caminata	2 min 5 min 10 min Total: 17 minutos 30- 45 minutos	S/.1.00 S/.1.00 Total: S/.2.00

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
	E22	Mercado	Baja escaleras comité 5 -> Jirón 27 de abril	Caminata	10 minutos	
Larga	E1	Comas	<p>Hacia Trapiche, Comas. Va en taxi desde hace un mes: S/.10: Pampacancha -> Quimpacocha -> Condorcanqui -> Victor Raul -> "La 50" -> Av. Metropolitana -> Trapiche. [17 min / 20min]</p> <p>*Ruta (ida): Casa (Calle 23)-> av.Pampacancha ->Antisuyo /Quimpacocha -> Av.Condorcanqui -> Est Naranjal. -> Tupac Amaru -> Av. Naranjal -> Panamericana-> /Mototaxi (3 o 4 minutos) en lugar de combi que para llena [1 sol] -> Estación Naranjal [hace cola- 20, 25 min esperando] -> alimentador (25min llega) [1 sol]-> Trapiche -> caminata (7 min) /o mototaxi [1 sol] (2 min). = 50 minutos/ 1 hora</p> <p>*Ruta vuelta: no alimentador: peligroso y tedioso esperar: Bus desde Panamericana Norte hasta (Plaza Vea) [1.50] -> Combi hasta Payet [1.50]. *A veces jefe la llevaba</p>	Taxi	17/20 min	S/10.00
				Mototaxi Alimentador	3/4 min	S/.1.00
				Caminata/ Mototaxi	45 min 7 min 2min	S/.1.00 S/.1.00
					Total : 60 minutos	Total: S/3.00
				Bus	40 min	S/.1.50
				Combi	30 min	S/1.50
					Total : 70 min	Total: S/3.00
	E2	Antes: Universidad Agraria La Molina:	Primera Ruta: Mototaxi al paradero (5, 6 minutos, antes 0.70/ ahora 1sol)-> Metropolitano (Exprés), 20, 30 min, 2.50 -> Javier Prado -> caminata de 2 minutos -> alimentador (0.70, 10- 15 o 30 a 45 min)-> Universidad= Total: 1h y 30min	Mototaxi	5/6 min	S/.1.00
				Metropolitano Caminata	20/30 min 2 min	S/.2.50
				Alimentador		

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
			UNAM -> Jockey Plaza (bus o colectivo)-> Panamericana (pasando por Santa Anita) -> Mega Plaza -> caminata o mototaxi (1 hora y media)	Bus o colectivo	10—45 min Total : 1 hora y 20 min	S/0.70 Total: S/4.20
				Caminata o mototaxi	40 min	S.l.
	E3	Antes: San Borja	Antes: Trabajo en San Borja, estación Angamos, metro Línea 1. Esperaba 5 min lba en alimentador hasta Estación Naranjal (15 min)-> Expreso (Metropolitano, 2.50) hasta Angamos (30 min)-> bus (15 min, 1.50)-> Estación del Metro. = 1 hora	Alimentador	15 min	S/.1.00
		Ahora: San Martín	Toma alimentador del Metropolitano-estación Naranjal (1sol) -> alimentador hasta los Alisos (1sol). (30 min) = 2 soles. Cuando está apurado	Metropolitano	30 min	S/.2.50
			Bus	15 min	S/.1.50	
				Alimentador	Total : 1hora 15min	Total: S/5.00
				Alimentador	15min	S/.1.00
				Taxi	Total : 30 min 10- 15 min	S/.1.00 Total: S/2.00
	E4	Trabajo: Javier Prado	Mañana: Metropolitano (1, 1.50/ 45 min, 40 min) -> trabajo (Av. Javier Prado, Paseo de la Rep.)	Metropolitano	40- 45 min	S/.1.25
		Centro de estudios:	Camina 3 cuadras -> corredor rojo (75 céntimos/80, esperar 20 min, 40 min o 40 la ruta)-> La Marina -> carro -> universitaria.	Caminata	3 min	S/.0.75
				Corredor rojo	40 min	

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
			Otra ruta para trabajo en Chorrillos: Estación Naranjal (Expreso) -> Estación central -> Expreso 1 -> Estación Matellini ->alimentador Pantanos de Vila -> caminaba = tiempo total 2 horas, 2 h y 30 min. = 2.50 soles 40minutos de espera y 1hora y 1, 15 min de traslado	Expresos	Total: 1 hora y 30 min 2horas 30 min	Total: S/3.00 S/.2.50
	E5	Trabajo: Mega Plaza Estudio: Universidad Científica del Sur	Universidad Científica del Sur (Av. Ricardo Hollmer): casa-> metropolitano caminando 5 min/ espera (5 min- 15)-> bus -> Ricardo Palma (1 hr)-> caminar 3 min Camina desde casa hasta trabajo (10 min): Baja la Av. Los Incas-> Hermanos Toledo -> Tupac Amaru (plano) -> cruzar Puente -> Empresa. *Bicicleta (5 min): cruzar puente de la Av. Pacífico.	Metropolitano Caminata Bicicleta	1 hora 10 min 5 min	S/.1.25
	E6	San Borja	Trabaja en San Borja, demora 2 horas y le sale 7.50: Casa (5,7 min caminando)-> Metropolitano (espera 15 a 20min) hasta estación Angamos (1 hora, 2.50)-> combi a Aviación (25 min, 2.50) camina 15 min.	Caminata Metropolitano Combi Camina	5/7 min 1 hora y 20 min 25 min 10 min Total: 2 horas	S/.2.50 S/.2.50 Total: S/.5.00
	E8	Estudio: Instituto Certus, frente al Poder Judicial	Día: Casa-> caminaba (8 min) -> Carro (1.50c, 40 min, 30 min) -> Poder Judicial (Izaguirre)- caminaba 2 o 3 cuadras. [Para enlazar con su empleo]- Tarde: Carro hasta la Panamericana (15, 20 min)-> Abancay /Amazonas (1 hora)	Caminata Bus	8 min 40 min Total: 50 min	S/.1.50

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
	E9	Pantanos de Villa	Bus de la empresa: Plaza Norte	Caminata	Mañana: 10 minutos Noche: 18 minutos	-
	E13	Puente Piedra/ Ancón:	Primera ruta: Casa (camina o toma mototaxi dependiendo de la hora- 5 min)-> toma combi hasta Panamericana (1.50) [todos van por la Túpac Amaru]->micribus a Ancón (2.50) [grifo] -> moto (km 39 panamericana 5 cuadras, 1 o 1.50) = 5.50 / 1 hora (ida) /vuelta: 1 hora y 30 min. Segunda ruta: colectivo (8 soles desde Metro)- toda Panamericana hasta Ancón + mototaxis (2) = 10 - 30, 35 min (ida) (vuelta): 1hora - 1.30min	Caminata Mototaxi Combi Microbus Mototaxi Colectivo Mototaxi	10 min 5 min 55 min Total: 70 min 35 min 5min Total: 40 min	S/.1.00 S/.1.50 S/2.50 S/1.00 Total: S/.6.00 S/.8.00 S/1.00 Total: S/9.00
	E 17	Independencia	Casa- trabajo: Altura de la 40 de Paseo de la República -> metropolitano -> (demora más el tiempo de espera: 25 min, 2.50) Estación Tomás Valle (20min)-> Moto hacia oficina (5min) = 45min -> sube escaleras (15 min)	Metropolitano Mototaxi	45 min 4 min Total: 50 min	S/.2.50 S/.1.50 Total: S/4.00
	E 20	Independencia	Casa -> Estación Plaza de Flores (8 min)-> Expreso 5 (25, 30 min) -> Estación Tomás Valle = 2.50) -> moto (1sol) -> óvalo -> caminata El Volante (escalera 150 metros)	Metropolitano Mototaxi	30 min 5 min	S/.2.50 S/.1.00

Tipo de ruta	Código	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo
					Total: 35 min	Total: S/.3.50
	E21	San Miguel-Costa Verde	Sale a las 4:40 am en moto (5min, S/.1) o caminando (si no hay la primera opción- 15 min)-> Paradero puerta 6 UNI -> Carro 15 min (1sol): Habich, puerta 5, La Blindada, Parque del trabajo-> Caqueta (espera de 10 min) -> carro a destino (40 - 60 min, 2.5) = 4.50 [Carro La 12, pasa por Plaza de la Bandera- La Paz-Circuito de Playas San Miguel]	Mototaxi Caminata Carro Carro	5 min 15 min 15 min 40- 60 min Total: 1 hora y 40 min	S/.1.00 S/1.00 S/.2.50 Total: S/4.50

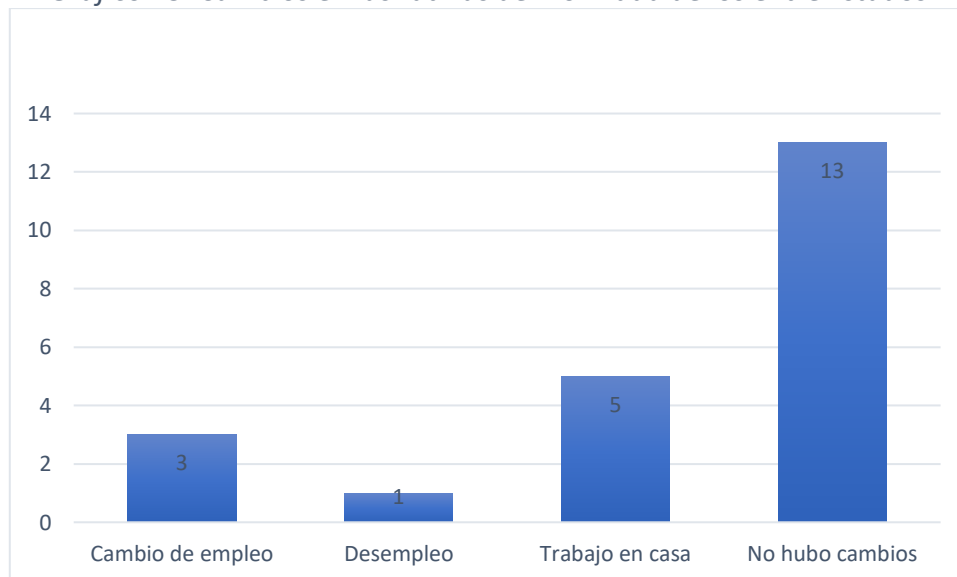
*Tabla 10: Rutas de movilidad de entrevistados
Fuente: Elaboración propia*

6. Los impactos del covid (y del paro) sobre rutinas movilidad cotidiana

6.1 Impacto de la pandemia sobre las rutinas de movilidad

La pandemia no impactó en las rutinas de movilidad de la mayoría de entrevistados, al menos a 13 de ellos, más de la mitad; pero sí llevó a 5 de ellos a trabajar o estudiar desde casa, especialmente aquellos que se dedicaban a trabajos especializados y, en menor medida, a un estudiante. Por otro lado, solo una quedó desempleada, quien tuvo que dejar de moverse y 3 tuvieron que cambiar de trabajo, sea de rubro o de ubicación a espacios más cercanos.

Gráfico 13: Cambios en las rutinas de movilidad de los entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Al inicio de la pandemia, varios señalaron que su principal forma de movilidad era la caminata, debido al miedo y desconocimiento sobre cómo uno se contagiaba, a medida que pasaba el tiempo, volvieron a utilizar los medios motorizados.

Consideran que las principales políticas de movilidad que más afectaron su rutina de movilidad al trabajo fueron: la cuarentena, donde muchos tuvieron que trabajar desde casa, perdieron sus empleos o tuvieron dificultades para hacerlo debido a que estos se realizaban en la calle (como es el caso de los operarios móviles, cargadores y ambulantes); los cambios en los horarios del toque de queda, debido a que esto provocó un recorte de horas de pago y de ciertos servicios que imposibilitan llegar a tiempo a casa, moverse en un solo vehículo y, por tanto, ahorrar dinero.

Así mismo las medidas impuestas por el Estado, las personas resaltaron cuatro de ellas que afectaron tanto su rutina de movilidad individual, familiar y colectiva:

- **Cuarentena**: afectó a quienes no podían realizar trabajo virtual y a distancia; es decir, especialmente a trabajadores no especializados cuya labor involucra su presencia física.

Dentro de nuestros entrevistados fueron: los operadores móviles, cargadores, cuidadores de adultos mayores y ambulantes.

“Me afectó de una manera brutal, porque, mayormente, yo vendía cierta cantidad de empanadas póngale, vendía tequeños, 30 empanadas, 40 o 50 empanadas, ya vendía 2, 3, 4 o 5, por encargo, porque ya a la gente le dio miedo salir a la calle a consumir, tener contacto con otras personas y eso te hace que disminuyas tus ventas. Yo estaba en un sitio y ya no me podía ubicar en ese sitio, porque venía la fiscalización y te dicen “no puedes estar allí, tienes que estar en otro lado”. Tienes que vender la comida a escondidas porque estaba prohibido y, de alguna manera, uno como extranjero tiene que sobrevivir. Entonces, me la pasaba escondiendo los alimentos para poderlos llevar y no vender nada, porque lo que hacía era para comer, no para vivir, sino para comer. Nos perjudicó en toda la manera, en todos lados, nos perjudicó a todos.” (E6, mujer, 52 años, recién establecida – migrante venezolana, 19 agosto 2021)

- Horarios de inmovilización social obligatoria: Esta medida afectó especialmente a aquellos que trabajan como operarios móviles y a quienes debían moverse largas distancias para llegar a sus casas. Debido al recorte de horarios en los servicios de transporte público, muchos de ellos tuvieron que utilizar taxis para movilizarse, gastando más dinero de lo presupuestado.
- Salida por género: Otra de las políticas que afectó la dinámica familiar y, especialmente la economía del hogar fue la salida de acuerdo al género, ya que los entrevistados, especialmente las mujeres, mencionan que sus parejas no sabían qué comprar o lo hacían mal, por lo que debían devolver dichos productos o comprar otros nuevos.

“(…) los varones no sabían hacer compras. Llevaban una cosa por otra. Y bueno, eso también afectó el bolsillo de las casas, porque si llevas una cosa por otra.” (E13, mujer, 53 años, enfermera, 19 agosto 2021)

- Restricción días domingo: En los primeros meses de la pandemia, debido a que las personas trabajan de lunes a viernes, e incluso sábados, los días domingos son los únicos para descansar, pasar en familia o participar de las actividades sociales del sector; por ello, se dejó de salir a los centros comerciales para pasear, comer o comprar, de visitar a sus familiares y, especialmente, de organizar y participar en las faenas comunales para la construcción de infraestructura así como de actividades de conservación forestal que las ONG's realizan.

“Los domingos eran los días en que las personas no trabajan, o sea, la comunidad no trabaja. Entonces, es cuando le pueden dedicar un poco de tiempo al proyecto. Pero los domingos había inmovilización. Entonces, nosotros no podíamos hacer nada los

domingos, porque nosotros no podíamos ir." (E20, mujer, 25 años, trabajadora ONG, 3 agosto 2021).

6.2 Impacto de la pandemia sobre la oferta

Al inicio, la pandemia redujo la cantidad de vehículos, o detuvo el servicio por varios días, en los buses, así como en el Metropolitano y alimentadores lo que generó a que las personas caminaran más y se movilizaran en bicicleta, especialmente en jóvenes hombres, o mototaxi, los cuales fueron opciones prioritarias por el temor de las personas al contagio. No obstante, los dos primeros fueron dejados a medida que nuevamente la oferta de vehículos públicos motorizados se regularizaba y, a su vez, otros incrementaban considerablemente su oferta, este es el caso de los mototaxis y combis informales, conducidos predominantemente por venezolanos, así como los colectivos, que implementaron rutas hacia Comas, Callao, la avenida Tacna y Ventanilla, y taxis.

"(...) he visto más ciclistas, antes, pero ahora ya disminuyeron. Personas caminando, también, pero ahora, como te digo, ya hemos vuelto a lo normal, ya no noto muchas diferencias. Al principio de la pandemia, sí, se veía, era más notorio, pero ahora que haya nuevamente la misma cantidad de vehículos que antes hace que haya hecho, se desincentive que las personas vayan en bicicleta o caminen, porque como hay más vehículos, eso genera más accidentes." (E3, hombre, 30 años, trabajador, 13 julio 2021)

Todos los medios de transporte implementaron los protocolos de seguridad (cobertores, mascarillas, protectores faciales, módulos de alcohol); especialmente la de reducción de aforo. En el caso de los mototaxis, se redujo de 3 a 2 las personas, en el caso de los buses y el metropolitano se redujo hasta en un 70%, ya que no se permitía llevar personas paradas. No obstante, en los momentos de mayor demanda, como las horas pico durante la noche, estas llevan una cantidad mayor al permitido.

En cuanto a los precios, todos los entrevistados mencionan la eliminación de la "china", el precio de 0.50 céntimos para rutas cortas, de hasta 6 cuadras, en buses y combis, por lo que el precio mínimo por rutas pequeñas ha subido a 1 sol. En cuanto a las rutas largas, estas se han incrementado en un 50% al 100%; es decir, si un viaje costaba S/.1.00, ahora puede costar S/.1.50 a S/.2.00.

En el caso de los colectivos también se dio un aumento de precio, antes el viaje estaba a 0.50 a 0.70 céntimos la bajada y 1 sola la subida, y ahora, se ha incrementado a S/.1.00 la bajada y la subida, dependiendo de la distancia, cuesta entre S/1.50 a S/2.00.

En el caso de los mototaxis también aumentó en el precio, antes la bajada costaba 70 céntimos, mientras que ahora vale S/.1.00 sol, y la subida costaba S/.1.00 y ahora cuesta entre S/.1.50 a S/.2.00. Aparte de aducir al recorte del aforo, se menciona los costos de llevar a un

pasajero hasta las partes altas de las subzonas, ya que estas presionan a la moto a que use más gasolina, tarde más tiempo por las condiciones urbanas o se malogre mucho más rápido.

El Metropolitano ha sido el único medio de transporte que no ha incrementado su precio, salvo el alimentador, que antes costaba 50 céntimos y ahora vale 1 sol.

Tabla 11: Cambios a partir de la pandemia

Movilidad	Oferta	Aforo	Precio
Metropolitano	Disminución de flota en agosto y setiembre 2020.	Menos cantidad de personas (al menos 50%)	Continúa igual
Alimentadores	Disminución de flota en agosto y setiembre 2020.	Menos cantidad de gente. (al menos 50%)	Aumentó 0.50 céntimos
Mototaxi	Aumento considerable de vehículos.	Disminución de 3 a 2 personas.	Aumento de precios: Bajada: 0.70 -> 1.00 Subida: 1.00 -> 1.50/ 2.00
Colectivos	Aumentaron viajes tanto dentro del distrito como fuera de él.	No disminuyó	Aumento en 50 céntimos
Buses	Disminución de flotas hasta el momento.	Menos personas (al menos 50%) pero durante noche no se respeta protocolos.	Aumento del 50% en el pasaje.
Combis	Aumento considerable de unidades	Menos personas, al menos el 50% pero no durante las noches.	Aumento de precio, en un 50%.
Taxis	Disminución al inicio, luego, aumento considerable.	No podían subirse al lado del conductor: antes 4, ahora 3 en la parte trasera.	Precio disminuyó.
Caminata	Aumentó al inicio de la pandemia, pero luego disminuyó considerablemente.	-	-
Bicicleta	Aumentó al inicio de la pandemia, pero luego disminuyó considerablemente.	-	-

Fuente: Elaboración propia

6.3 Impacto de la pandemia sobre las actividades

Al inicio de la pandemia, los entrevistados comentan que los negocios cerraron por pérdidas económicas y había menos gente en las calles, pero ahora las actividades en la zona han vuelto a la normalidad. Un ejemplo de ello es que a pesar del toque de queda, las personas y negocios

continúan con sus actividades incluso después de la hora establecida. Actualmente, se ha incrementado la cantidad de negocios de comida, así como la venta de productos a través de redes sociales, especialmente de mujeres.

“Bueno se sale menos, porque en mi casa también trabajo mayormente virtual y ahora hay bastante capacitaciones y yo creo que las mujeres han aprovechado, y yo también porque me gusta estar en cada capacitación, me gusta estar siempre informarme, y aprender más cada día. Hay bastante que yo recomiendo, es aprender mucho, imagínate, que alguien que necesites que preparen queque, ahora ellas preparan queque. Cualquiera cosa están haciendo en su casa. Y tengo bastante conocidas que, en el tema de productos, por decir, han agarrado por Facebook, empiezan a vender, hacen su rifa por ahí. De esa manera las mujeres están ayudando a su hogar, en su casa nomas, pero ya están ganando dinero, ya están produciendo algo para poderse ayudar ¿no? No hay que morirse de hambre, hay que, sobresalir, de esa manera están sobresaliendo ellas mismas. Volviéndose empresarias dueñas de su propio o pequeño negocio que puedan poner.” (E14, mujer, 43 años, dirigente de subzona, 29 junio 2021)

También, se observa un aumento considerable de motos lineales, usadas para el servicio de delivery, de venezolanos en el espacio público, de carros particulares que realizan el servicio de taxi, tanto informales como de aplicativo, conocidos y otros que han migrado al rubro de la movilidad, sea alquilando o comprando moto, para trabajar, aumento de actividad ambulante e informal en los alrededores de la zona, bodegas en los barrios y de delincuencia.

“Generalmente, esos son, lo que sí, he visto es que hay muchos de los que manejan la moto son venezolanos, eso digamos que es el cambio, digamos, ¿no?” (E17, hombre, 60 años, trabajador ONG, 29 de junio 2021).

Fotografía 3: Comercio informal en Av. Tomás Valle



Fuente: Archivo Román García (28 junio 2021)

7. Los principales problemas y conflictos relacionados a la movilidad

7.1 Delincuencia desde o en los vehículos

De acuerdo a los entrevistados, el principal problema relacionado a la movilidad es la delincuencia y los robos a mano armada en carros polarizados o motos a peatones, o en los mismos vehículos a la hora del traslado; por ello, es usual que la experiencia de movilidad de sus usuarios esté marcada por el temor o miedo a ser asaltado o de usar estos vehículos. Por ello, muchos han optado por utilizar solamente el servicio de sus conocidos o familiares.

7.2 Informalidad de vehículos, especialmente mototaxis

A partir de la pandemia se ha incrementado considerablemente la cantidad de mototaxis y combis informales, operados predominantemente por ciudadanos venezolanos, provocando malestar tanto en los residentes como en los operarios de mototaxis formales. Su incremento se relaciona al de la criminalidad en la zona; así como a conflictos relacionados a la captación de usuarios y apropiación de paraderos. Los entrevistados señalan también que los conductores de estas unidades tienen una mala forma de trato, conducen de manera temeraria y ante cualquier accidente, no están protegidos a comparación de los formales.

Fotografía 4: Mototaxi informal: la asociatividad no significa formalidad



Fuente: Archivo Román García (18 julio 2021)

7.3 Falta de infraestructura urbana

Parte de las pistas, veredas y calles de las zonas de estudio no se encuentran asfaltadas o están en mal estado: con huecos o baches, razón por la cual los vecinos y operarios móviles se han organizado para poder construir o reparar ellos mismos dichas infraestructuras, ya que suelen ser alguna de las razones por la que diversos vehículos deciden, especialmente mototaxis, aumentar la tarifa al momento de trasladar a los pasajeros. Además, esto también ha afectado la experiencia de movilidad de los residentes, quienes no pueden realizar ciertas acciones o se han caído, resbalado o incluso fallecido, debido a la falta de escaleras o calles asfaltadas.

“Ese es el mayor problema, el otro problema si hay alguien se pone mal por ejemplo...no están las escaleras para trasladarlo, es tenerlo que bajarlo en mantas cosas así porque no puedes utilizar, este, silla de ruedas.” (E15, hombre, 43 años, funcionario de Municipalidad, 5 julio 2021)

Fotografía 5: Condiciones de movilidad en partes altas de la zona de encuesta



Fuente: Archivo Román García (16 julio 2021)

7.4 Apropriación de espacios públicos: Cocheras y enrejamiento

Dado que el distrito se formó sin una planificación ni ordenamiento territorial planificado es que existen ciertas zonas que son accesibles solo a través de pistas delgadas de un solo sentido, que durante la noche son usadas como estacionamientos; así como otros espacios públicos, las lozas deportivas donde se ubican triciclos y mototaxis, el cual pone en riesgo a toda la población ya que es el único lugar de refugio si ocurriese un temblor. Se ha visto también que hay espacios enrejados por los mismos vecinos, lo cual ha impedido el libre tránsito en algunas zonas:

Fotografía 6: Uso de pista como cochera



Fuente: Archivo Román García (13 julio 2021)

Fotografía 7: Área enrejada por vecinos



Fuente: Archivo Román García (13 julio 2021)

7.5 Inaccesibilidad

El problema presentado en la sección anterior, el estacionamiento de autos en las pistas, está relacionado a la inaccesibilidad de otros vehículos a las zonas donde estos vehículos se encuentran y al riesgo que crean para sus habitantes, ya que ante un sismo la población debería esquivar estos autos para salir de sus hogares; y, limitan la llegada de camiones de

basura, que no logran su objetivo de recoger las bolsas de basura, así como de vehículos de bomberos y ambulancias en caso de emergencias:

"El año pasado hubo un incendio y los bomberos no pudieron subir, la casa se quemó. Si no fuera por la ayuda de los vecinos, que con agua alcanzaban, porque no pudo subir ningún bombero. Hace poco hemos tenido un fuerte sismo. Un movimiento. Y lamentablemente carros ahí, los mismos vecinos son prácticamente las personas que causan el desorden." (E21, mujer, 50's, dirigente, 12 julio 2021)

7.6 Flexibilización de protocolos

Al inicio de la pandemia, una gran cantidad de vehículos acataron e implementaron los protocolos de seguridad, los cuales se han ido flexibilizado poco a poco durante los últimos meses, siendo solamente acatados cuando ocurren operaciones policiales, es por eso que muchos reportan malestar y preocupación ante el tema, ya que convierte a esas unidades en potenciales puntos de contagio.

7.7 Problemas económicos ocasionados por la movilidad

Dado que los centros de estudios superiores han cerrado, los estudiantes universitarios se han visto particularmente afectados ya que no han podido renovar su carnet universitario, un pase de identificación que les permitía ahorrar dinero, ya que pagaban la mitad del precio general especialmente en vehículos de transporte público, como combis, buses y el Metropolitano. Así mismo, los residentes que viven en las partes altas de los subsectores de estudio, los que poseen menos recursos económicos, se han visto particularmente afectados por el incremento de precios en su medio de transporte principal, el mototaxi, ante el cual no pueden hacer más que pagar o desplazarse a pie.

Fotografía 8: Hombre desplazándose en parte alta de subzona Independencia



Fuente: Archivo Román García (18 julio 2021)

7.8 Incumplimiento de leyes de tránsito

En cuanto a la movilidad en las vías principales del distrito, se menciona que el principal problema es el incumplimiento de las normas de tránsito, donde tanto la pasividad y nula fiscalización por parte de las autoridades locales y policías, así como por las prácticas de movilidad de conductores, que no se detienen cuando el semáforo lo indica o se paran durante mucho tiempo en paraderos no autorizados para esperar pasajeros, es que se genera más congestión e incluso accidentes de tránsito.

Fotografía 9: Congestión Av. Panamericana



Fuente: Archivo Román García (28 junio 2021)

7.9 Problemas derivados por proyectos de infraestructura urbana

- Proyecto del teleférico: Este proyecto generó bastantes expectativas tanto para la población del distrito como para aquellos otros beneficiarios del mismo, por ejemplo, residentes de San Juan de Lurigancho, acelerando y agravando el problema de tráfico de terrenos, los cuales han generado una apertura considerable de caminos ilegales hacia el distrito de San Juan de Lurigancho, los cuales pasan por las lomas que existen en las partes altas del distrito.

“Ah, un problema, una de las cosas que se vio ahí, con respecto a ello fue lo siguiente, con eso se va a facilitar que sigan invadiendo las laderas, ¿no? Es más, mira tú, alguien vinculó esa, relacionó eso, me dijo: “allá hay nuevas invasiones, ¿has visto? Es que es por el teleférico”, dicen, ya saben que va a venir y ya se adelantaron, los traficantes de tierra para tomar esas áreas, ¿no?” (E17, hombre, 60 años, trabajador ONG, 29 de junio 2021).

- **Paralización de proyectos de infraestructura urbana:** Debido a la pandemia, varios proyectos y obras encargadas para la construcción de infraestructura urbana, especialmente escaleras, se han paralizado, dejando obras a medio construir o sin infraestructura, perjudicando a la población, tornándolos más vulnerables a accidentes o sismos. Por ello, muchos optaron por evidenciar la situación, o bien construir o culminar estas infraestructuras:

“Participación participativa, eso, ha habido desde el 2020, pero con esto de la pandemia quedó en stand by, entonces, todas las obras se paralizaron, el pago, los trabajadores. Entonces qué hizo la persona que estaba encargada, agarro, como la municipalidad, no tenía para pagar al ingeniero, a las personas que estaban laborando en hacer las escaleras de un comité que es el número 6, simplemente, se cortó todo, se paralizó todo, la señora que estaba encargada, agarro, devolvió parte del material, el otro material según me indican se lo repartieron o bueno, se lo agarro la persona que estaba alquilando, como almacenero porque no le habían pagado, también cuentan, así. La cosa es que algunas escaleras han quedado, pero totalmente, desastrosas. Entonces, lo que se está solicitando ahora, gracias a Dios, el día de ayer ha venido un ingeniero, un arquitecto, un notario, a tomar nota de cómo habían quedado las obras paralizadas, ¿no? Y cómo se están viendo afectados los vecinos, en este caso, el comité 6, es una zona bastante pendiente y la roca que han construido sus casas ahí, es una roca que le llaman roca negra, que desliza rápidamente. Entonces, esas personas están totalmente, en alto riesgo de sufrir accidentes o derrumbes o cuando llueve se forman charcos como riachuelos, no tiene escaleras. Ese es el problema que ahorita tenemos en el comité 6, ¿no? Falta escaleras, son dos escalares.” (E22, mujer, 46 años, Dirigente, 7 julio 2021)

- **Debilitamiento de la cohesión social:** Finalmente, dada la limitada intervención del Estado en la construcción y fiscalización de obras de infraestructura en la zona, es que los residentes se organizan para realizar ese trabajo lo que deriva en problemas con sus vecinos, quienes, al no participar o contar con información ni conocimiento sobre las características adecuadas de ciertas infraestructuras, especialmente escaleras, sienten que se les está reduciendo partes significativas de sus terrenos, lo cual deriva en un debilitamiento de la cohesión social.

Fotografía 10: Discusión en medio de faena para construcción de escalera



Fuente: Archivo Román García (1 agosto 2021)

8. Enfoque diferencial

8.1 Género: Mujeres y madres

De acuerdo a las entrevistas y noticias revisadas, la movilidad de las mujeres es particularmente afectada por el hecho de ser mujeres. La movilidad se percibe como más riesgosa e incómoda ya que a parte de los riesgos que se derivan por la delincuencia, se suma el acoso sexual y la violencia hacia la mujer en los espacios públicos. De este último resaltamos aquellas agresiones que ocurrieron en agosto del año pasado, donde un sujeto roseaba ácido a las mujeres en las Estaciones del Metropolitano. Esto genera que tanto el desplazamiento por las zonas como dentro de los vehículos sea una experiencia particularmente estresante para muchas de ellas, sin importar la edad, lo cual genera un mayor gasto económico debido a que deben optar por cambiar o tomar vehículos para no caminar o sentirse seguras:

"Me siento insegura, cuando voy cerquita y estoy sola, yo me monto (en un mototaxi), cuando se monta otra persona, yo me bajo. Y más siendo hombre, hombres no." (E6, mujer, 52 años, recién establecida – migrante venezolana, 19 agosto 2021)

"(...) me he tenido que ir en moto [taxi], ¿no? Una moto porque este, ya me daba súper este miedo de ir caminando sola, a pesar de que no está tan lejos." (E1, mujer, 26 años, estudiante, 14 julio 2021)

También, debido a casos de violencia sexual que ocurrieron en la zona, es que las mujeres como sus familias se encuentran en una situación de alerta constante, sensación que ha sido percibida por los operarios móviles, quienes resaltan la diferencia de embarque entre mujeres y varones, donde a las primeras se les vigila hasta el último, mientras que con los niños y jóvenes varones eso no ocurre.

"(...) hay un miedo a veces de las señoritas o cuando son así, no son edades completas de los 18 años, hay un temor. A veces salen con su mamá, lo embarcan, todo. Pero en cambio, a los que son jóvenes [varones], todo, ellos sí más, son personas como si fueran liberales que no tienen miedo, ¿no? Se toman su motito y se llevan abajo, y los dejan ahí en el punto en que, que ellos quieran bajar, ¿no? Más son a varones y así a señores, señoras, ¿no? Pero son pocos que llevamos así a niñas, y vemos nosotros mismos que cuando sale con su mamá, lo embarca, ve el número, ve la placa, todo." (E12, hombre, 40's años, operador móvil, 7 julio 2021)

Fotografía 11: Mujer caminando en un área desolada



Fuente: Archivo Román García (16 julio 2021)

8.2 Grupos vulnerables: Niños, ancianos y discapacitados

De acuerdo a las entrevistas la pandemia ha reducido significativamente la movilidad de niños, ancianos y discapacitados. En el caso de los ancianos, antes de la pandemia, muchos de ellos no salían debido a las limitaciones geográficas y urbanas del lugar, como pendientes y falta de espacios verdes y públicos, como parques. Ahora con la pandemia se ha agravado su situación dado que anuló su libertad para salir por su posición de vulnerabilidad frente a la enfermedad.

“Pero lo que sí, acá hay un problema son nuestros ancianos, a mí me parte el alma, como ya nuestro pueblo tiene 54 años de fundado, nuestros ancianos, no puedan salir afuera a un parque, una pampa, no hay, los que vives así, casi ya ni pueden ni trasladarse. Solo por las callecitas, pasajitos, ¿no? No pueden ni trasladarse o moverse a otro lado, porque les es dificultoso y sufren, se quedan en casa encerrados. Incluso, algunos ya ancianos, se quedan abandonados, eso es un problema social, tremendo. Cuando he hecho empadronamiento para las casas, he encontrado, pues, que el vecino tal su hijo lo dejó, se fue a vivir a provincia, se fue con otra y dos viejitos encerrados.

Eso es lo que sí hay y hay mucho". (E18, mujer, 40's, Dirigente subzona de estudio, 16 julio 2021)

En el caso de los niños, los padres restringieron parcial o totalmente sus salidas a parques o a la loza deportiva, por temor a que ellos contrajeran la enfermedad, las cuales han utilizadas intensamente por los jóvenes varones. De estos últimos es importante resaltar el impacto de la pandemia, donde muchos de ellos dejaron de reunirse y socializar con otros, a pasar tiempo en juegos en línea, lo cual, preocupa bastante a los padres de familia.

"Mi hijo mayor, sino sale, ese para metido, parece un topo, le digo, "vamos a comer en la calle", no quiere salir, de verdad no quiere salir, se la pasa en la computadora, jugando, así. Mi hijo el chiquito que tiene 6 años, él si quiere salir con sus amigos, jugar con los vecinitos, jugar, salir a las losas. Le digo, "cuídate, ponte la mascarilla, eso sí", ya pues y sale a jugar, los chicos se ponen a jugar en la loza, a veces hace renegar, yo también porque se ponía a jugar, le digo, "pucha, cuídate le digo", a veces discutimos, ya entonces para no estar discutiendo, ya mejor no digo nada, mejor me toca, ya pues". (E10, hombre, 50 años, operador móvil, 29 junio 2021)

Finalmente, solo uno de los entrevistados mencionó a los discapacitados. Es un grupo que pasa desapercibido debido a que bien muchos de ellos han podido adaptarse a su medio físico para moverse o porque, incluso antes de la pandemia, ya no se movían de sus hogares. En el caso de personas con silla de ruedas solo salen de sus hogares cuando es una emergencia, ya que su movilidad requiere bastante esfuerzo o apoyo de otros para que esta sea llevada a cabo.

"Los que todavía pueden trasladarse con bastones como sea la necesidad te adaptas, tu misma necesidad hace que te esfuerces y te adaptas, sino mueres. Es más, ni siquiera reciben una pensión de auxilio o algo, ellos salen a trabajar.

Hay muchos discapacitados, niños autistas, también hay en el Ermitaño (...) la señora es ciega se desenvuelve sola en la casa y encima, el hijo es discapacitado, son las dos únicas personas viviendo en esa casa y el hijo, tiene que salir con sus muletas a trabajar." (E18, mujer, 40's, Dirigente subzona de estudio, 16 julio 2021)

9. Otras problemáticas sociales relacionadas a la movilidad

9.1 Autoorganización frente a la cuarentena: Ollas comunes y banderas blancas.

Al inicio de la pandemia, debido a los despidos masivos y, especialmente, a la política de inmovilización obligatoria (cuarentena) muchas de las familias de nuestras subzonas de estudio no pudieron costear ni salir a comprar alimentos, por lo que pidieron ayuda a través de una bandera blanca que colgaba de sus casas como señal de necesidad. Estos problemas fueron parcialmente resueltos por la organizaron de sus vecinos, en las denominadas "ollas

comunes”, donde preparaban alimentos en conjunto tanto para sus familias como para quienes pedían ayuda.

“Es tan arriba que no. El año pasado camine mucho, con el tema de las banderitas blancas, eran señores que no tenían agua, dos, no tenían alimentos, estaban encerradas, estaban delicados de salud, no tenían mucho apoyo. Porque como estaban tan arriba no llegan las autoridades, no llegan. Comenzamos a caminar, subí con una amiguita y llevamos víveres, llevamos víveres todo lo que pude recolectar, les alcance en la medida que yo pude, les alcance a cada uno sus bolsitas con alimento de primera necesidad, y llegamos ahí, y encontramos otra realidad, a veces uno dice: " Ay, quienes les dicen que viva ahí". Es que algunos no tienen donde estar y yo creo que, si tú estás ahí pasando hambre y frío, no va a ser por las puras. Como que hay algunas personas que si solamente cogen un terreno para después venderlo ¿no? Ahí si tú sacas la cuenta, si ves una persona ahí, con su camita, con sus hijitos, está pues ahí viviendo justamente porque lo necesita. Esas banderas blancas, acudimos como le digo, es porque necesitaban, necesitaban, no tenían que comer, no tenían en qué trabajar. (E14, mujer, 43 años, dirigente de subzona, 29 junio 2021)

9.2 Costos de movilizar materiales para edificar casas

Debido a las características geográficas y urbanas del lugar, el costo de movilizar materiales para edificar casas se incrementa a medida que esta se encuentre en las áreas más altas de la zona debido a que los vehículos, sean mototaxis o taxis, cobran el recorrido realizado de acuerdo a la distancia e inclinación de la pendiente, así como por el peso que se lleva. Además, debido a que estas áreas no existen pistas o no se accede a través de vehículos motorizados es que vecinos se ven obligados a cargar por ellos mismos dichos materiales o pagan a obreros para que realicen ese trabajo. Todo esto incrementa los costos en términos de tiempo, dinero y energía física requerida.

"En si es caro edificar o construir una casa, ahí pues lo que incrementa es el valor que acarrea los materiales. Allí a veces, si le tomo un ejemplo si yo compro por ejemplo este... diez metros cúbicos de arena, esos 10 metros cúbicos de arena me cobran 700 soles y me la dejan hasta la última parte de accesibilidad del vehículo. De ahí hasta donde yo estoy me cobran por cada metro cúbico entre 100 a 150 soles ya, 1500 adicionales, entonces, se incrementa y es costoso, es muy costoso." (E15, hombre, 43 años, funcionario de Municipalidad, 5 julio 2021)

"(...) construir en el cerro como le repito, nos sale caro, estáticamente, a veces se paga el doble de lo que cuesta el material comprado para cargar. Cuanto más alto vivas, más caro te cobran por cargar una bolsa de cemento, por traer un metro cubico de arena, de piedra, todo eso, más caro te cobran. " (E18, mujer, 40's, Dirigente subzona de estudio, 16 julio 2021).

Bibliografía

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>

Municipalidad de Independencia (2011) Plan de desarrollo local concertado 2011- 2021. Lima, Perú.

Página web del Sistema Metropolitano. Tarifas. Consulta: 25 de octubre del 2021. Enlace: <http://www.metropolitano.com.pe/tarifas-y-puntos-de-recarga/tarifas/>