



HAL
open science

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Huaycán - Ate” (Lima)

Jimena Ñiquén

► To cite this version:

Jimena Ñiquén. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Huaycán - Ate” (Lima). Projet ANR Modural. 2023. <hal-04410231>

HAL Id: hal-04410231

<https://hal.science/hal-04410231v1>

Submitted on 21 Feb 2024

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.



HAL Authorization



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 “Huaycán - Ate” (Lima)

Autora: Jimena ÑIQUEN

Supervisión: Jérémy ROBERT, Omar PEREYRA & Pablo VEGA CENTENO

Octubre 2023



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:

ÑIQUEN J., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Huaycán - Ate” (Lima), Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 49 p. <https://hal.science/hal-04410231>

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.....	4
2. ZONA DE ENCUESTA	6
2.1 HISTORIA DE HUAYCÁN	6
2.2 CARACTERÍSTICAS URBANAS DE LA ZONA.....	8
2.3 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS.....	11
2.4 VENTAJAS Y DESVENTAJAS	12
3. LUGARES CLAVE PARA LA MOVILIDAD	16
3.1 VÍAS Y AVENIDAS PRINCIPALES.....	16
3.2 LUGARES DE INTERMODALIDAD	18
3.4 LUGARES CENTRALES PARA EMPLEO O SERVICIOS	22
4. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD	23
4.1 EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	23
4.2 DESCRIPCIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE	23
4.2.1 <i>Modos colectivos formales</i>	23
4.2.2 <i>Modos colectivos informales</i>	30
4.2.3 <i>Modos individuales</i>	33
4.3 INFRAESTRUCTURAS Y DIFICULTADES.....	35
5. RUTINAS DE MOVILIDAD	38
5.1 VIAJES CORTOS: ESTUDIOS Y TRABAJOS A PROXIMIDAD	38
5.2 VIAJES LARGOS: TRABAJOS LEJANOS	41
5.3 VIAJES DE LOS OPERADORES.....	43
6. IMPACTOS DEL COVID	45
7. PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS	46
8. ENFOQUE DIFERENCIAL	47
9. PARTICULARIDADES DEL CASO	48
BIBLIOGRAFÍA.....	49

1. Descripción del material

Para la recolección de información se realizaron 20 entrevistas, 6 observaciones de campo, así como conversaciones informales y revisión de documentos secundarios, incluyendo instrumentos de gobernanza urbana.

- **Entrevistas**

Se realizaron 20 entrevistas semiestructuradas a actores clave, operadores de transporte y residentes de Huaycán. Se entrevistó a 10 residentes de las zonas bajas y altas de Huaycán, de Horacio Zevallos y a un residente cuyo lugar de trabajo es Gloria. Asimismo, se entrevistó a 7 personas clave. Mientras que se entrevistó a 3 operadores de transporte, principalmente conductores de mototaxi y un conductor de colectivo informal.

Se entrevistó a 8 mujeres y a 12 hombres. Cabe precisar que la mayoría de cargos de representación y gobierno son ocupados por hombres. Así, solo se entrevistaron a dos mujeres entre las 7 personas clave. En cuanto a la edad, se entrevistó principalmente a adultos, mientras que se recogió el testimonio de solo jóvenes adultos, cuyas edades se encuentran en un intervalo de 21 a 31 años.

Tabla 1. Descripción de entrevistados

Cód.	Nombre	Categoría	Sexo	Perfil (ocupación)	Fecha de entrevista	Duración	Lugar de residencia	Subzona
E1	Johana	Persona clave	F	Socia de Empresa de Mototaxis "Espíritu Santo"	19/10/2021	1h y 8 min	Zona B	Huaycán
E2	Adrian	Persona clave	M	Presidente de la Federación de Mototaxistas de Huaycán	21/10/2021	41 min	Zona C	Huaycán
E3	Carlos	Residente	M	Mototaxista y profesor de danza	08/10/2021	45 min	Zona J	Huaycán
E4	Dorian	Persona clave	M	Director de empresa y página "Te amo Huaycán"	13/10/2021	56 min	Zona A	Huaycán
E5	David	Residente	M	Publicista	2/11/2021	57 min	Zona I	Huaycán
E6	Laura	Operador de transporte	M	Socio de la empresa Turismo	28/10/2021	36 min	Mirador	Horacio Zevallos
E7	Gerardo	Residente	M	Docente y emprendedor	5/11/2021	32 min	Pariachi, frente al parque triángulo	Pariachi
E8	Antonio	Persona clave	M	Ciclista y mecánico	26/10/2021	53 min	Zona A	Huaycán
E9	Claudio	Operador de transporte	M	Conductor de colectivo	5/11/2021	34 min	Grifo Villa Hermosa	Pariachi límite con Huaycán
E10	Jesus	Persona clave	M	Jefe de la Agencia Municipal	5/11/2021	35 min	Zona A	Huaycán
E11	Marcia	Residente	F	Vendedora en Fuente de Soda	4/11/2021	34 min	Zona S	Huaycán

E12	Eve	Persona clave	F	Presidenta de la CUAH	9/11/2021	55 min	Zona A	Huaycán
E13	Fernanda	Operador de transporte	F	Mototaxista de la empresa Turismo	9/11/2021	24 min	Señor de Muruhuay	Horacio Zevallos
E14	Antonia	Residente	M	Docente y emprendedor	12/11/2021	33 min	Zona A	Huaycán
E15	Rodrigo	Residente	M	Docente	10/11/2021	38 min	Zona A	Huaycán
E16	Pablo	Persona clave	M	Subgerente de transporte	12/11/2021	1h y 15 min	-	Ate
E17	Rocio	Residente	F	Ama de casa y trabajadora en club recreacional	14/11/2021	58 min	Zona K	Huaycán
E18	Maria	Residente	F	Vendedora Ambulante	17/11/2021	42 min	Zona E	Huaycán
E19	Gladys	Residente	F	Ama de casa	18/11/2021	21 min	Zona Z	Huayán
E20	Sherley	Residente	F	Estudiante y trabajadora de call center	18/11/2021	1 h y 2 min	Zona E	Huaycán

Se realizaron 6 entrevistas presenciales. Mientras que las otras 14 se realizaron a través de llamadas telefónicas. Es importante aclarar que todas las entrevistas, excepto una, fueron grabadas y transcritas. La entrevista que no fue grabada era con un funcionario de la Municipalidad de Ate quien señaló que no tenía autorización. En su caso, se realizó una entrevista de más de una hora, y para recoger los datos, se tomaron notas.

Es importante recalcar que la mayoría de las entrevistas telefónicas se realizaron durante horas de la noche debido a la carga de trabajo de los entrevistados. La hora promedio fue las 9 pm, y algunas entrevistas se sostuvieron hasta las 11 pm.

Por último, se sistematizó el contenido de las entrevistas en formato excel según los requisitos del proyecto Modural. Ello ha permitido la identificación de patrones, similitudes y diferencias en los casos analizados. No obstante, se estableció una codificación vía Atlas ti para sistematizar las transcripciones.

- **Observación de campo**

Se realizaron 6 observaciones de campo. La mayoría se realizó en Huaycán, en los tres ramales, principalmente en compañía de un mototaxista. Así mismo, se recorrió Gloria y Horacio Zevallos a pie. Durante las visitas de campo se tomaron fotografías de la zona, se estableció comunicación con actores clave, y se identificaron rutas clave en el desplazamiento de los habitantes de Huaycán. Durante las visitas de campo se grabó el recorrido de los trayectos a través de la app Mi Ruta. Además, después de las visitas de campo se realizaron relatos a partir de las notas recogidas en campo, las cuales son complementarias a la información recogida a través de las entrevistas.

Tabla 2. Descripción de recorridos en la zona de Estudio y sus puntos de acceso.

Código	Zona	Fecha	Hora de inicio	Duración	Tipo de transporte
R1	Centro de Lima - Huaycán	20/10/2021	12:20 pm	59 minutos	Colectivo
R2	15 de Julio - Zona R - Zona M	20/10/2021	3:10 pm	53 minutos	Mototaxi
R3	Huaycán - Pueblo Libre (ruta lorito)	19/10/2021	5:26 pm	1h y 53 minutos	Bus
R4	Avelino Cáceres - Zona Z - Zona P	4/11/2021	4:15 pm	51 minutos	Mototaxi
R5	Pariachi - Entrada Horacio Zevallos	28/10/2021	1:14 pm	24 minutos	A pie
R6	Javier Prado - Carretera Central - Municipalidad de Ate	12/11/2021	09:40 am	1h y 20 minutos	Corredor rojo y cúster

Los recorridos permitieron identificar los puntos y rutas de acceso a la Zona de Estudio. Así mismo, permitió conocer de primera mano las características de los desplazamientos en diferentes medios de transporte y distintas zonas ya sea dentro o fuera de Huaycán.

- **Información secundaria**

Se revisaron artículos académicos, tesis y documentos de trabajo de la zona para recopilar información sobre las dinámicas urbanas de la zona de estudio, así como la caracterización de la población.

Asimismo, se revisaron noticias en artículos periodísticos acerca de la zona de estudio y noticias audiovisuales sobre otras zonas relevantes, como las principales vías de acceso a Huaycán. Además, se revisaron grupos en redes sociales conformados por residentes de Huaycán. Ambos recursos permitieron identificar las principales problemáticas y percepciones sobre la movilidad en las esferas de opinión pública locales y metropolitanas.

Por último, es importante precisar que se revisaron ordenanzas de la Municipalidad de Ate que fueron mencionadas por los actores clave. Se revisaron aquellas cuyo objeto de regulación son los mototaxis.

2. Zona de encuesta

2.1 Historia de Huaycán

La Comunidad Urbana Autogestionaria de Huaycán fue fundada en 1984 durante el gobierno de izquierda de Alfonso Barrantes como un proyecto de barriada planificado. Este proyecto fue motivado por la necesidad de vivienda de los sectores más pobres y el interés del gobierno municipal de acompañar el proceso de la formación de la barriada con asistencia técnica y propiciando un proceso de ocupación a través del cual se pudiese mejorar la calidad de vida de los moradores (Ricou 1988). A diferencia de otras barriadas, en las que el rol del Estado era pragmático pues otorgaba el lote y el título, más no garantizaba un adecuado proceso de habitabilidad (Calderón y Olivera 1989), este proyecto planificado abrió paso a una urbanización de la periferia, “integral y participativa” (Figari s.f.). A ello se sumó la presencia de partidos políticos en las principales organizaciones sociales, principalmente Izquierda Unida y el APRA, por lo que la organización y politización del proceso de ocupación fue característico del lugar.

Su fundación se realizó el 15 de julio de 1984, con la participación de asociaciones de vivienda, ubicadas en las partes bajas de Huaycán. Las principales asociaciones fueron “Avelino Cáceres” y “Jose Carlos Mariátegui”, que concentraban población antes asentada en Chosica y otras zonas de Lima Este; y población de El Agustino. En honor a estas asociaciones de vivienda, se nombraron las avenidas principales de Huaycán, las cuales corresponden a cada uno de los tres ramales de la zona de estudio.

La avenida Avelino Cáceres, la avenida Jose Carlos Mariátegui y la avenida 15 de Julio, que hace referencia a la fecha de fundación.

Tal como describen Figari (s.f.), Calderón y Olivera (1989), y Ricou (1988), Huaycán fue dividido en zonas que llevan como distintivo las letras del abecedario, de la "A" a la "Z". A su vez, estas se subdividen en Unidades Comunales de Vivienda (UCV), que están enumeradas. Cada una constituye la célula elemental de la organización del espacio y los servicios propuestos por el equipo técnico del proyecto. Asimismo, su diseño tuvo como objetivo generar espacios de encuentro entre vecinos de modo tal que se promoviera la organización social. Así, el principal detalle de las UCV es la existencia de áreas comunes.

La organización local en Huaycán inicia con distintas escalas. Primero, un Comité Central, conformado por dirigentes que asumían la coordinación con el equipo técnico y el gobierno municipal, y representaban los intereses de los moradores. Asimismo, lideraron el proceso de fiscalización de la ocupación. En un segundo nivel, ellos trabajaban de manera articulada con los dirigentes zonales y sus respectivas juntas. Y, por último, cada UCV contaba con un dirigente y una junta.

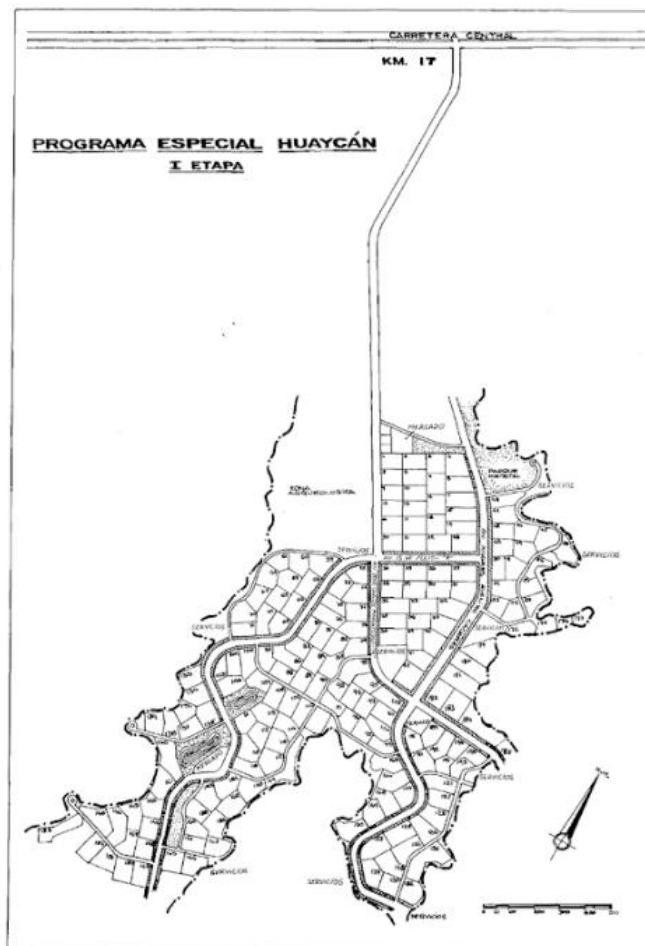


Figura No. 1.— Plano general de Huaycán.

Ricou 1988

En los noventa e inicios del 2000, se producen nuevas ocupaciones en Huaycán. Si bien estas ocupaciones son denominadas zonas (i.e. O, P, R, Z), estas ya no respondían a la organización territorial que se había definido durante los primeros años de fundación. Así, estas zonas no cuentan con el diseño original de la UCV donde había espacios para locales comunales. Sino que a medida que se

expande la ocupación de las zonas, se conforman tres ramales de Huaycán, los cuales habían sido planificados, pero con una estructura urbana desordenada, con vías angostas, sin espacios públicos ni espacios para equipamientos de servicios urbanos.

AC: Area central de la Unidad Comunal de Vivienda (U.C.V) AL: Area libre comunal.

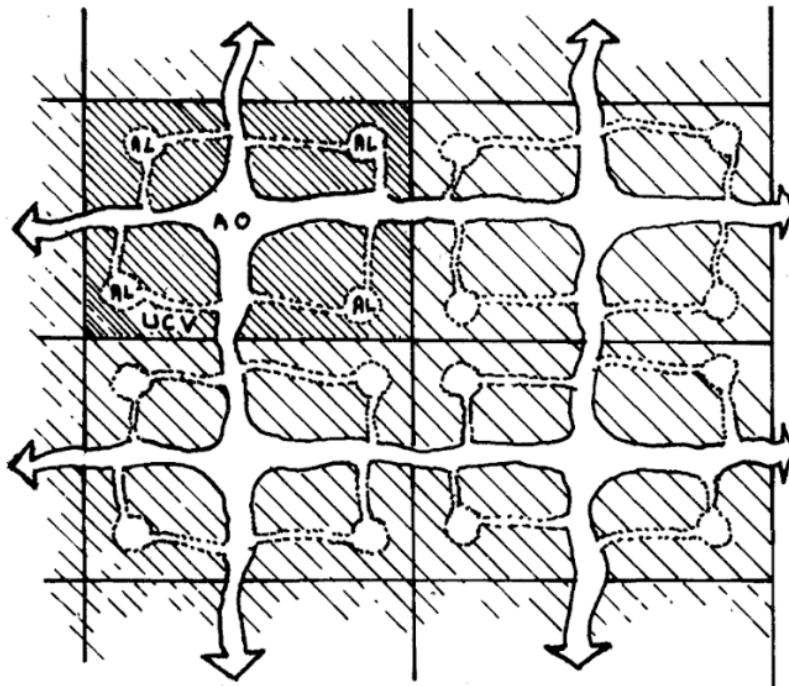


Figura No. 3.— Esquema de la U.C.V.

Ricou 1988

Actualmente cuenta con aproximadamente 170 mil habitantes. En el 2015, la Presidencia del Consejo de Ministros envió el informe aprobatorio para la creación del distrito de Huaycán. En mayo del 2021, el Congreso aprueba su creación, sin embargo, no se dio hasta la fecha debido a la oposición de asociaciones de vivienda de otros sectores de Huaycán (Pariachi, Horacio Zevallos y Gloria) que han remitido solicitudes de anulación hasta la fecha.

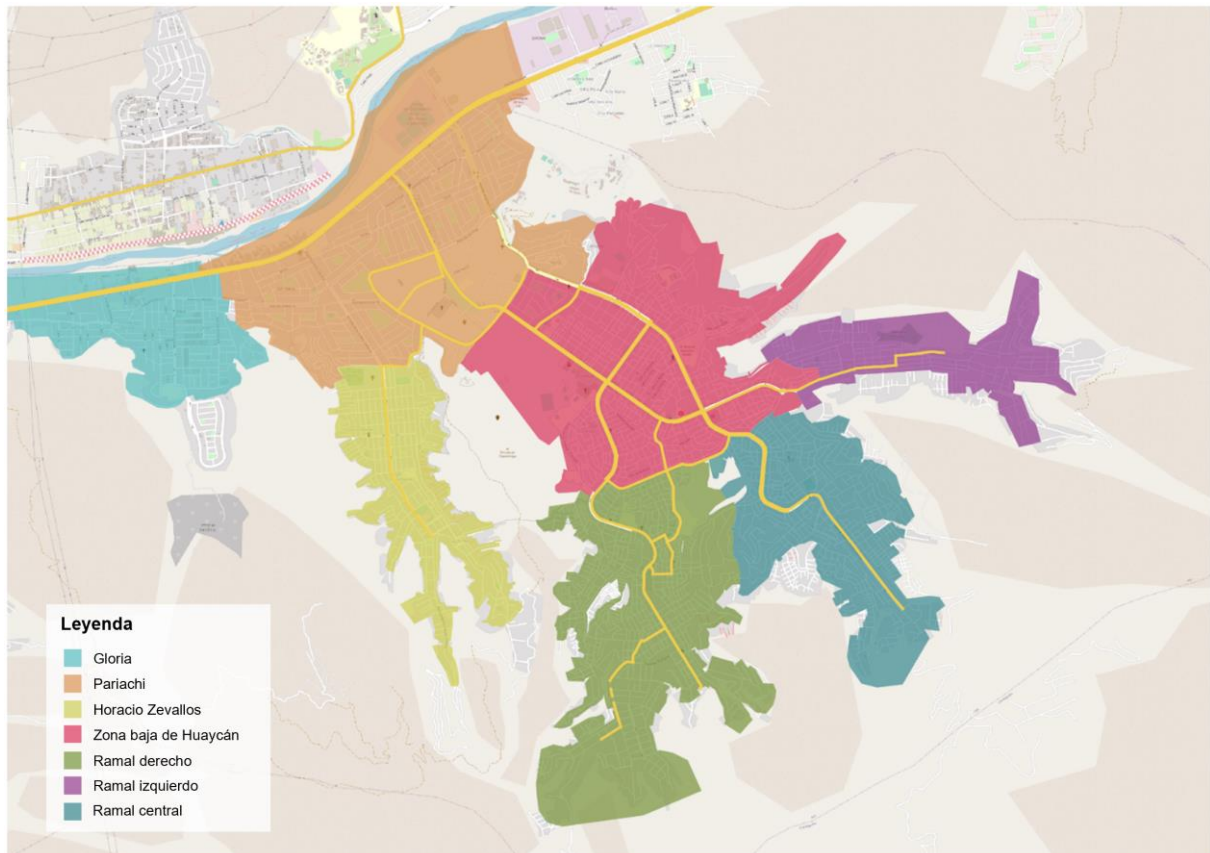
Cabe destacar que, tras más de 30 años de su fundación, la estructura organizacional de las dirigencias de Huaycán perdura, a pesar de que el objeto de la organización ya no es la ocupación de la tierra, sino la mejora de barrios y pedidos fragmentados de proyectos de desarrollo urbano (Arguelles 2017). Asimismo, destaca el tráfico de terrenos, y la compra y venta de lotes como mecanismo para sostener económicamente a las familias ante episodios de shock en sus trayectorias de vida, como desempleo, enfermedad o fallecimiento (Ñiquen 2018).

2.2 Características urbanas de la zona

La Zona de Estudio abarca Huaycán, Pariachi, Horacio Zevallos y Gloria. Es importante precisar que estas cuatro zonas pertenecen al distrito de Ate. A continuación, se describe cada uno de los subsectores. En el caso de Huaycán, que es el sector más amplio, está subdividido entre la zona baja y la zona alta.

Tal como se describió, Huaycán está organizado por zonas denominadas por una letra del abecedario. No obstante, para los objetivos del estudio, se ha preferido hacer referencia a otro tipo de delimitación, que no solo corresponde a diferencias urbanas y sociales sino también a las

clasificaciones que hacen los habitantes de Huaycán sobre su territorio. Así, para referirnos a Huaycán, se describirán las zonas bajas y altas. Las zonas bajas son aquellas que se ocuparon desde la fundación de Huaycán, por lo que actualmente cuentan con mayor grado de consolidación y densidad urbana, mientras que las zonas altas son las ocupaciones más recientes en cuyos alrededores aún se identifican procesos de expansión a través de “ampliaciones” de las zonas. Asimismo, es importante precisar, que Huaycán se ha expandido en relación con tres ramales, que corresponden con sus tres avenidas principales.



Fuente: Elaboración propia

La **zona baja de Huaycán** se caracteriza por tener un alto grado de consolidación. Las zonas A, B y C, D, E y F se ubican en la centralidad local de Huaycán. Así fue denominada la intersección entre la avenida 15 de Julio y la avenida José Carlos Mariátegui. En esta zona se concentran equipamientos urbanos de educación, salud y comercio, principalmente. Entre los equipamientos más importantes están:

1. Av. 15 de Julio: Concentra los principales comercios, principalmente de venta de ropa, restaurantes, bancos y farmacias. Así mismo, es donde se concentra la mayor cantidad de ambulantes. Destacan los ambulantes que venden ropa y comida.
2. Mercado La Arenera: Es el mercado principal de Huaycán, donde los habitantes de Huaycán consiguen los mejores precios y mayor diversidad de productos. Sus alrededores, calles colindantes y la avenida Avelino Cáceres concentran gran cantidad de vendedores ambulantes.
3. Hospital de Huaycán: Se ubica en la avenida José Carlos Mariátegui, cerca del Óvalo Santa Rosa. Es el principal equipamiento de salud de Huaycán.
4. Precio Uno: Se ubica en Pariachi, más cerca de la Carretera Central. Es el supermercado más conocido de Huaycán.

Cabe precisar que en estas zonas se concentra mayor inversión en infraestructura. En los últimos años, se han mejorado algunas zonas con pavimentación, señalética y vías.

E4: Hace unos 3 meses, acaban de terminar de obras, ya de veredas, porque primero hicieron las pistas y siento que se olvidaron de las veredas, cuando terminaron de hacer las veredas de hecho ha quedado una zona mucho más bonita, ahora que tiene piso que es completo.

J: ¿Eso lo hizo la municipalidad?

E4: [...] la municipalidad gestiona, pero el presupuesto viene del ministerio de, no recuerdo como se llama, el Ministerio de Vivienda, no recuerdo bien.

J: Ok, viene como del gobierno central

E4: Exacto, exacto

J: Un poco como lo que pasó en la B, que les pusieron...

En la cita se muestra cómo en las zonas bajas, específicamente en la zona A en ese caso, se concentra la inversión en infraestructura, principalmente de vías. Lo mismo sucedió en la zona B años anteriores. Es importante aclarar que la inversión en estas zonas se realiza de manera fragmentada, dependiendo del capital social de los dirigentes.

La **zona alta de Huaycán** corresponde a las áreas de expansión urbana. Estas corresponden con las zonas informalmente ocupadas y las llamadas “ampliaciones” de zonas. En las zonas altas se identifican 3 puntos de articulación de los tres ramales de Huaycán.

1. Ramal izquierdo: Agrupa las zonas O, P, Q, Z. Cada una de estas zonas tiene ampliaciones, siendo la más alejada, la ampliación de la zona Z. Este ramal es la continuación de la Av. José Carlos Mariátegui, tras cruzar el Óvalo Santa Rosa, donde se concentran motos y combis con esta ruta.
2. Ramal central: Agrupa L, H, M, T, S. Cada una de estas zonas tiene ampliaciones. Destacan las que corresponden a las zonas más altas, T y S. Este ramal es la continuación de la av. Avelino Cáceres, que cruza con la av. José Carlos Mariátegui en el Óvalo Santa Rosa, donde también se concentra la oferta de transporte para subir hacia el ramal central.
3. Ramal derecho: Agrupa las zonas G, K, I, J, U, R, V, X. Destacan las que corresponden a las zonas más altas, principalmente la R. Este ramal es la continuación de la avenida 15 de Julio, que cruza el Paradero HGK, donde se concentra la oferta de transporte para subir hacia el ramal derecho.

A diferencia de la zona baja de Huaycán, no se identifica mucha concentración de equipamientos urbanos. Existen mercados en cada una de las zonas, pero tienen menos variedad de productos y el precio es mayor a comparación de los precios en La Arenera. No obstante, en los últimos años ha habido inversión en la implementación de pistas. Además, ha habido procesos de movilidad social de las familias por lo que hay viviendas de material noble. Sin embargo, en las ampliaciones de las zonas no cuentan con infraestructura adecuada y es ahí donde se localizan viviendas de material precario.

E3: La misma subida y la misma vía, pero un poco más arriba está la J. [...] Claro, no es nueva la J, tiene sus añitos ya. Bueno, lo bueno que ya hay pistas. Toda la zona J tiene sus pistas, veredas. No vas a creer que es polvo, tierra. [...] En su mayoría casas construidas, ya con años de vivienda ahí, ¿no? Claro que la J también tiene ampliaciones, ¿no? [...] Y ahí sí pues, ahí vas a ver casitas de madera. En las ampliaciones. Pero también yo he ido a la movilidad hasta arriba, ampliaciones, todo.

J: Es de ladrillo

E3: Ya están construyendo, hasta ahora mismo están construyendo, pero siguen habiendo de madera, no es que la totalidad sea.

J: ¿Pero ahora predominantemente es de cemento, de material noble?

E3: Digamos, que mi casa está cerca a los cerros, como que un lado está a unos 30 o 50 metros y entonces, a partir en el cerro, lo desarrollado era ya maderita, una que otra casa está con material noble, pero la mayoría de los que están en el cerro mismo, todavía tiene material de madera.

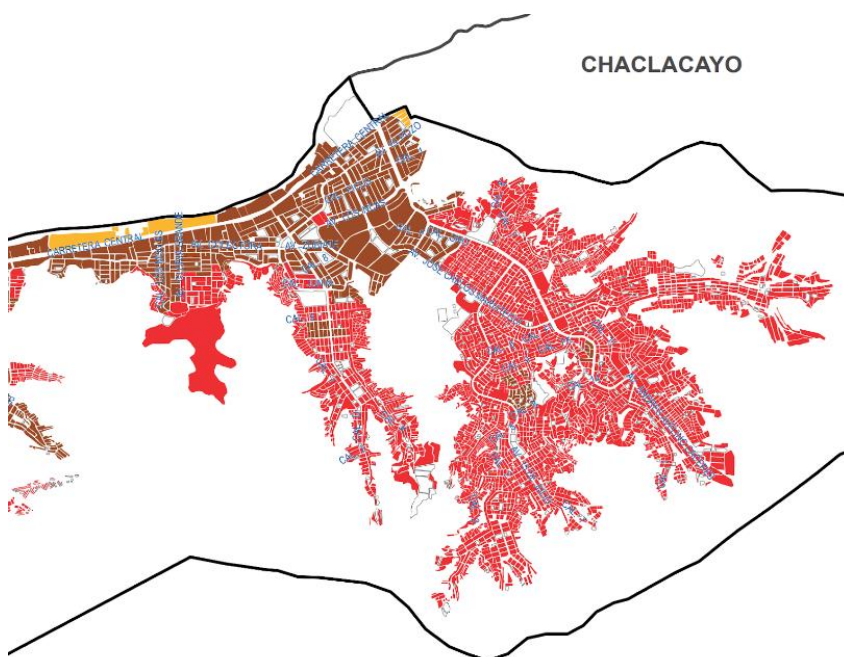
J: Okay, ¿pero si cuentan todos con luz, con agua y con desagüe?

E3: Hasta donde tengo entendido, son las ampliaciones.

Es importante aclarar que **Pariachi, Horacio Zevallos y Gloria constituyen otros sectores del distrito de Ate**. Pariachi está ubicado en la zona urbana ubicada entre Huaycán y la Carretera Central. Es una zona consolidada donde el uso del suelo es principalmente residencial. Cuenta con espacios públicos e infraestructura vial. Horacio Zevallos y Gloria, también colindan directamente con la Carretera Central. No obstante, la urbanización es heterogénea. Las zonas bajas tienen mayores grados de consolidación, mientras que las zonas altas presentan dinámicas de expansión urbana informal.

2.3 Características socioeconómicas

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI 2020), la zona de estudio alberga a población de estratos medios bajos y bajos. Según el Plano estratificado por manzanas de Ate, la zona de Pariachi, y las zonas bajas de Gloria Grande y Horacio Zevallos son de estrato medio bajo, mientras que los residentes de Huaycán son calificados casi en su totalidad como estrato bajo. Esto se diferencia del Plano estratificado anterior (INEI 2016) en la que las zonas bajas de Huaycán son calificadas como estratos medios bajos.



Fuente: INEI 2020

2.4 Ventajas y desventajas

A continuación, se describe la valoración, positiva y negativa, de los entrevistados sobre sus lugares de residencia en Huaycán.

Ventajas

Zona baja - Huaycán

Los residentes de la zona baja de Huaycán describen dos ventajas principales:

1. Cercanía a zonas comerciales y acceso a la oferta de transporte

Para los residentes de las zonas bajas, la cercanía a los principales equipamientos urbanos es una de las principales ventajas. Destacan los mercados y la oferta de transporte.

E4: Bueno con respecto a la zona, creo que es una buena ubicación porque tenemos cerca todos los lugares necesarios: mercados, avenidas, bancos, casas cerca de la pista, o sea no tengo que caminar mucho.

E20: Creo que el que haya diferentes entradas para un mismo lugar facilita las cosas. Por ejemplo. Hay una bajada más empinada. y otra menos empinada. Es para un mismo sitio, pero me parece divertido, hay diferentes sitios por los cuales llegar. Por ejemplo, hay más rejas en la zona, es difícil cuando vas con la moto, pero hay varias entradas que están abiertas o que están más cerca de casa y eso me parece interesante. A mí me parece divertido porque puedo caminar más también. Si me aburro, me voy al paradero a la derecha de la HGK y camino, y ya no me voy por la principal. Si tengo tiempo voy hasta arriba o voy por la 15 caminando. Me parece interesante también que las personas ahora hacen su propio jardín. Se ve bonito.

Así, se considera que una de las principales potencialidades de Huaycán es la oferta de productos y servicios que antes solo se concentraban en Lima Centro y otras centralidades de Lima Este.

E4: Es un lugar, donde de pronto puedes encontrar de todo, si bien es cierto antes tenías ir al Centro de Lima a buscar o Santa Clara a buscar unas cosas o diversión o lo que tú quieras, ahora encuentras muchas ofertas en esta localidad y de todo tipo, de todos los costos, ese es un beneficio en esta zona, hay de todo, incluso hay hasta cachina, hay vigilancia hay de todo.

2. Clima

Se valora de manera muy positiva el clima cálido de Huaycán. Se compara con el de Chosica y Chaclacayo que se conocen por concentrar la oferta de clubes campestres donde las familias limeñas acuden los fines de semana.

E4: Bueno uno de los beneficios que tiene este lugar, Huaycán, es digamos que el clima, tenemos mucho el clima de Chosica, Chaclacayo, tenemos sol casi todo el año un clima muy bonito.

Zona alta - Huaycán

1. Zonas alejadas del ruido y tráfico de la parte baja de Huaycán

Los residentes de las zonas altas destacan que les agrada estar aislados del movimiento y bulla (ruido) de las avenidas principales de Huaycán, donde se concentra mayor tráfico y actividades comerciales.

E3: Bueno, los pros serían que acá arriba vives un poquito más alejado del bullicio de la parte baja de Huaycán o la avenida principal que es la 15 de Julio, donde está todo el movimiento, ¿no?

E3: Todo se va abajo, ¿no? A la avenida principal que es donde están los negocios, el movimiento, el tumulto de la gente, todo eso. Sería el pro, ¿no? Bueno, el contra sería estar más alejado. Llegas más rápido a todo sitio, ¿no? Más cerca.

2. Vegetación

Otros destacan que en las zonas altas pueden encontrar mayor vegetación ya que algunas familias gestionan sus propios huertos. Ya que, en su mayoría son migrantes, vinculan los huertos y la vegetación con el recuerdo de sus pueblos de origen.

E12: Lo que más me gusta de donde vivo. Por ciertos lados hay bastante vegetación. [...] Hay una casita donde hay bastante.

J: Ah, o sea, los mismos vecinos han hecho, ¿no?

E12: Tiene sus plantas de plátanos, paltas, higos.

J: Como su propio huerto.

E12: Sí, yo también me copié en mi casa así [risas].

3. Vista panorámica

Por último, se valora la vista panorámica de todo Huaycán, desde las zonas más altas.

E17: Lo que más me gusta del lugar es que es una vista panorámica. O sea, yo de ahí puedo ver todo prácticamente la parte baja. Y es un poco tranquilo en ese lugar. Eso es lo que más me gusta. La zona en que no estás muy cerca a los sonidos del carro. O sea, tienes un poco de tranquilidad. Y la zona panorámica, sí, la vista, eso es lo que me gusta.

Pariachi | Horacio Zevallos | Gloria

1. Tranquilidad

Los residentes de Pariachi, Horacio y Gloria, principalmente en las partes más cercanas a la Carretera Central, consideran que viven en zonas tranquilas. A comparación de Huaycán, consideran que ahí no hay tanta delincuencia, ni tanto movimiento como en las avenidas de principal aglomeración comercial.

E19: Bueno, lo que más me gusta del lugar exactamente donde vivo es la tranquilidad, ¿no? Eh, nosotros encontramos en las partes, vamos a decir, ya casi en la parte final o, a ver, si tomamos como referencia la Carretera hacia donde yo vivo, ¿ya? Ya estamos ya en el fondo podemos decir, la última parte porque ahí lo que limita es un cerro y ya no se puede ir más allá, eh, entonces la zona es bien tranquila, ¿no?

E19: Bueno, donde yo vivo, en esta zona Villa Hermosa es tranquilo, acá no se escucha mucho de la delincuencia, muchos robos.

J: Es más tranquilo que más arriba, ¿no?

E: Más tranquilidad. Huaycán es más movido. Huaycán está suelto en la calle. En cambio, acá no, acá todo es tranquilo. Acá no hay eso. En Villa Hermosa casi no hay eso.

Desventajas

Zona baja - Huaycán

1. Inseguridad

En las zonas bajas, al haber mayores aglomeraciones, también se identifican mayores niveles de inseguridad. Si bien se dice que hay zonas donde siempre roban, por ejemplo, la Zona O, consideran que no se compara a la cantidad de robos que hay en las zonas de mayor flujo de personas.

E4: Ya, en el paradero 15 de Julio hay roban, hay pandillaje. Se acumulan tanto la gente, se aglomeran bastante y pues aprovechan esa situación [...] Lo mismo también en la entrada de Huaycán. Después zonas donde roben siempre, en varias zonas, pero no tanto como en esas zonas que están concentradas.

2. Malos vecinos

Además, hay valoraciones negativas sobre los vecinos, a quienes se les califica como personas no respetuosas de las normas. Se refieren a familias que realizan mucha bulla durante la noche y a conductores de mototaxis que no siguen las normas de tránsito.

R: Ah, en lo que se refiere a la parte social, por ejemplo, acá hay familias que no respetan las normas. Hay familias que, por ejemplo, hacen actividades y hasta altas horas, están con su música en alto volumen. Por otro lado, también hay, por ejemplo, chóferes mototaxistas que no siempre respetan las vías por donde ellos deben circular, a veces toman vías peatonales, tenemos esas, una de las dificultades.

Zona alta - Huaycán

1. Mala infraestructura y polvo

Los residentes de las zonas altas consideran que la ubicación no es la mejor por la infraestructura, la lejanía y por la presencia de grandes cantidades de polvo.

E5: (...) pero si me preguntas qué es lo que me gusta de este lugar, la verdad es que no me agrada, en lo personal no agrada, pero es una vivienda, ¿no? Obviamente, que dentro es tu lugar de tranquilidad, ¿entiendes? Pero sí que te digo, ¿no? No es que sea agradable, yo he vivido en diferentes lugares, en lugares mejores con ubicación e infraestructura. Entonces, lo que te digo no me agrada, pero ya mi familia, pues, aquí decidieron establecerse.

E5: A ver, para empezar no me agrada el polvo que hay por fuera de mi casa. Mi casa está en una esquina, entonces, las motos mismas ocasionan demasiado polvo, ¿entiendes? Entonces, eso es una de las cosas que no me agradaban.

E5: A ver. Lo que menos me gusta es que es puro polvo.

J: Y se levanta el polvo.

E5: Sí [risas]. Mucho polvo y se padece también porque como yo vivo en cerro, o sea tengo que subir las escaleras.

J: Ah, para llegar a casa tienes que subir escaleras.

E5: Regular escaleras.

J: ¿Más o menos cuántas serán? ¿O cuánto te demoras?

E5: Cuánto me demoraré... Cinco minutos será pues o más. Porque regularcito es.

Pariachi | Horacio Zevallos | Gloria

1. Cultura de los vecinos

En las zonas bajas de Paricachi, Horacio y Gloria, se considera que no hay comportamientos adecuados de los vecinos puesto que hacen bulla hasta altas horas de la noche y no cuidan la limpieza de las calles.

E4: Entonces, eso es lo que no me agrada, es que hay vecinos que escuchan, a veces es muy tarde y ponen una música a todo volumen. Entonces, es una de las cosas que me desagrada. Otra cosa que me desagrada, también tiene que ver con la bulla con el ruido, es un barrio de muchas iglesias creo, bueno ahora por la pandemia han cerrado, pero anterior a eso, había como 6 iglesias en el barrio, y decía, ¿por qué tantas son? Muchos pecadores hay en el barrio.

E7: Pero lo que quizás menos me agrada un poquito es que todavía una cultura de los mismos vecinos que en este caso no hay, por ejemplo, el cuidado de las calles limpias, ¿no? sino que hay sectores donde por ejemplo supongamos que no pase el recolector de basura, ¿no? Hay veces llega el recolector de basura, ¿no? Sino que como que ellos mismos han ubicado un punto de las calles donde se acumula la basura.

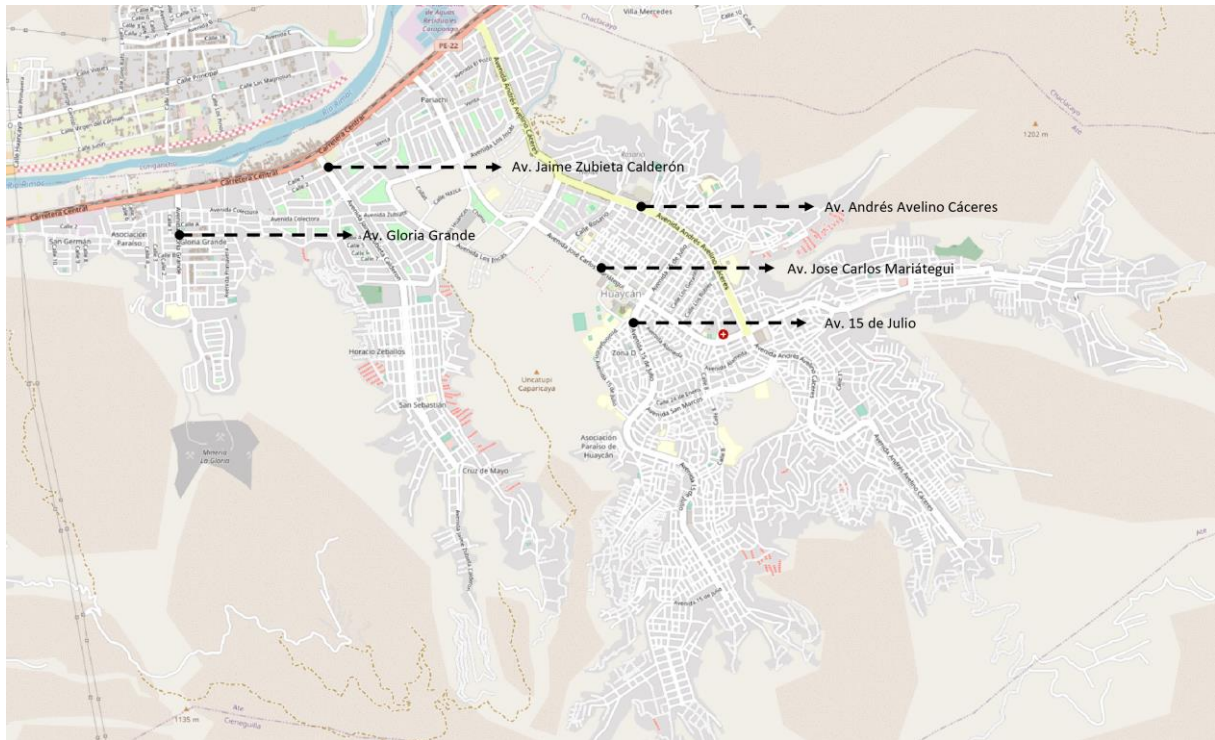
3. Lugares clave para la movilidad

3.1 Vías y avenidas principales

Las vías que permiten el **acceso a Huaycán** son dos: la Carretera Central y la autopista Ramiro Prialé. Desde la Carretera Central se accede a Gloria Grande, Horacio Zevallos, Pariachi y Huaycán. La Carretera Central es reconocida como una vía peligrosa pues se registran constantes accidentes de tránsito. Esta vía conecta el área central de Lima con los distritos de Santa Anita, Ate, Lurigancho Chosica, Chaclacayo y Chosica. Además, es la conexión con las regiones del centro del país, por lo que prima el transporte logístico de carga pesada. Es importante recalcar que desde el año 2014 se realizan obras para la implementación de la Línea 2 de Lima. Por este motivo, la accesibilidad hacia Huaycán ha empeorado pues las horas de transporte han incrementado y el nivel de tráfico en la zona también. Por otro lado, la autopista Ramiro Prialé conecta Lurigancho Chosica, específicamente Huachipa y Santa Clara con El Agustino. Así, el transporte por esta autopista ha incrementado.

Las principales vías al interior de los sectores de estudio son los siguientes:

- Av. La Gloria Grande: Principal vía de acceso a Gloria Grande, se intersecta con la Carretera Central.
- Av. Jaime Zubieta: Principal vía de acceso a Horacio Zevallos, se intersecta con la Carretera Central.
- Av. José Carlos Mariátegui: Principal vía de acceso a Pariachi y Huaycán, se intersecta con la Carretera Central. Además, es una de las tres avenidas principales de Huaycán. Llega hasta la zona Z, en el Ramal Izquierdo. En esta avenida principal se concentran comercios y servicios, principalmente entre el cruce con la Av. 15 de Julio y el cruce con el Óvalo Santa Rosa. Entre los principales: restaurantes y farmacias, así como centros educativos, el hospital de Huaycán y el Mercado las Piedritas.
- Av. Andrés Avelino Cáceres: Vía de acceso a Pariachi y Huaycán, se intersecta con la Carretera Central. Además, es una de las tres avenidas principales de Huaycán. Llega hasta la zona S, en el Ramal Central. En esta avenida, se ubica el mercado principal de Huaycán: La Arenera. Desde ahí, hasta el colegio Manuel Gonzales Prada, se concentra el comercio ambulatorio.
- Av. 15 de Julio: Avenida principal de Huaycán. Intersecta la Avenida Avelino Cáceres a la altura del famoso centro de educación técnica Montessori. También intersecta la Av. José Carlos Mariátegui a la altura de la Plaza de Huaycán. Llega hasta la zona R, en el Ramal Derecho. Aquí se concentran comercios de ropa, comida y bancos, principalmente. A lo largo de las dos intersecciones mencionadas, se concentra comercio ambulatorio.



Fuente: Elaboración propia

3.2 Lugares de intermodalidad

La oferta de transporte y el tejido urbano de Huaycán generan que haya varios lugares de intermodalidad. Las zonas altas producto de la expansión urbana no planificada presentan una oferta de transporte deficiente relacionado a la dificultad del acceso de transporte público. Frente a ello, los mototaxis es la única alternativa que accede a vías que no mantienen los parámetros necesarios para el desplazamiento de vehículos de transporte público. A ello se suma que las líneas de combis no cumplen siempre sus rutas completas por lo que los usuarios deben cambiar de vehículo dentro de Huaycán. A continuación, se presentan los lugares de intermodalidad.

Entrada de Huaycán

Es el principal enlace entre la oferta de transporte formal e informal local con la oferta que conecta Huaycán con Lima Este y Lima Centro. La imagen 1 muestra el paradero donde los colectivos hacia Lima tienen un nuevo paradero. La imagen 2, muestra la vía auxiliar donde se concentran los mototaxis, en dirección a Huaycán.



Fuente: Google Maps



Fuente: Google Maps

Paradero 15 de julio

Es el paradero de principal intermodalidad en Huaycán. Las combis “H” y sus variaciones “HZ”, “HGK”, entre otras, recorren toda la carretera central, desde el Óvalo de Santa Anita y hasta el Paradero 15 de Julio, que se localiza en la intersección entre la av. José Carlos Mariátegui y la av. 15 de Julio, en la esquina del Parque y Plaza de Huaycán, que es el principal espacio público de la zona. En este paradero se concentran largas filas de combis piratas que abastecen rutas de los 3 ramales de Huaycán. Además, se concentran paraderos de mototaxis, de las empresas Espíritu Santo y 03 de Enero. En las otras esquinas de esta intersección también se concentra más oferta de transporte: mototaxis y colectivos informales, principalmente.



Fuente: Google Maps



Fuente: Google Maps

Paradero HGK

El paradero pertenece al ramal derecho de Huaycán. Desde este paradero se puede acceder a las zonas altas de este ramal. Las combis "HGK" llegan a este paradero, donde los pasajeros deben tomar mototaxis para llegar a sus lugares de residencia o, excepcionalmente, algunas combis piratas que pasan poco a menudo, pero llegan a las zonas altas. Se conoce como paradero final de las combis "HGK".



Fuente: Google Maps

Óvalo Santa Rosa

En este Óvalo se concentra la oferta de transporte público para el ramal Central y el ramal Izquierdo. Los buses de transporte público implementados en los últimos 5 años tienen sus últimos paraderos en el Óvalo. Desde ahí los transeúntes toman combis y mototaxis hasta sus zonas de residencia. Por la continuación de la av. Jose Carlos Máriátegui hacia el ramal Izquierdo y en la continuación de la Av. Avelino Cáceres hacia el ramal Central.

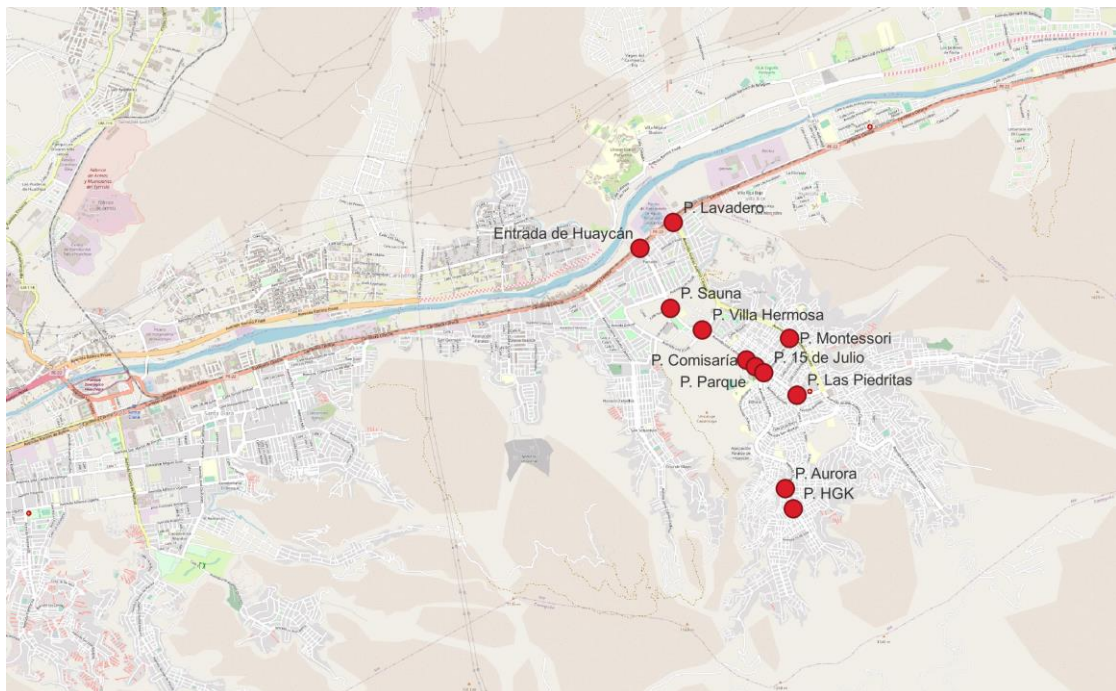


Fuente: Google Maps

3.3 Paraderos clave

Los paraderos clave son reconocidos por usuarios y operadores de transporte. A continuación, se presentan los principales paraderos. La selección prioriza aquellos mencionados recurrentemente durante las observaciones y recorridos de campo en transporte público y acompañada por operadores de transporte.

- Entrada de Huaycán
- Paradero Lavadero
- Paradero Sauna
- Paradero Villa Hermosa
- Paradero Comisaría
- Paradero Parque
- Paradero 15 de julio
- Paradero Las Piedritas
- Paradero Montessori
- Paradero HGK
- Paradero Aurora



Fuente: Elaboración propia

E20: Las piedritas, HGK, esquina jajaja. Los paraderos de acá no son muy exactos. “Señor, baja en la tiendita que está, ah” y el señor para. No son como los buses que bueno sí tienen un paradero exacto. Te bajan en el grifo o en santa clara... en el otro grifo amauta creo que se llama.

E20: Mi ruta no es por La Arenera porque se hace mucho más largo. Porque tendría que subir y doblar a la derecha en cambio sí doblo a la derecha y subo se me hace más fácil.

J: claro, ya, y por eso te vas a ese paradero. ¿Y es un paradero peligroso de noche?

E20: Mmm hay un poste encendido y hay otro apagado. Así que hay media luz. El grifo tiene su luz, pero no es tan fuerte para iluminar la pista. Es un poco peligroso porque en las ruinas todo es oscuro.

3.4 Lugares centrales para empleo o servicios

Se identifican lugares clave para el empleo tomando en cuenta la escala metropolitana, la escala zonal y la escala local. A escala metropolitana, se identifican puntos de atracción en el Centro de Lima y La Victoria, que son puntos de abastecimiento y venta para los negocios locales de Huaycán. Es por ello que la oferta de transporte formal e informal prioriza la conexión de Huaycán con estos puntos:

- Centro de Lima
- 28 de Julio
- La Parada

También se identifica que, en la escala metropolitana, la conexión entre Evitamiento y la Avenida Benavides es relevante para quienes se desplazan a los distritos de Miraflores y Surco. No obstante, son puntos atractores con menor flujo desde Huaycán, a comparación de la importancia del Centro de Lima. No obstante, existen buses y colectivos que responden a dicha demanda.

En la escala zonal, Lima Este, se identifican puntos de empleo asociados a Call Centers, así como empleos no calificados. En Santa Anita, se identifican empresas de servicio al cliente, así como puntos de comercialización. En Ate, destacan las zonas comerciales de Tagore y Ceres Medio. Destacan los siguientes puntos:

- Puente Nuevo
- Santa Anita
- Ate
- Santa Clara

Dentro de Huaycán, se identifica que equipamientos y áreas de uso comercial donde se concentran oportunidades de empleo. Destacan los siguientes puntos:

- Av. 15 de Julio
- La Arenera
- Hospital
- Precio Uno

4. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

4.1 Evolución de la infraestructura vial

- **Carretera Central y Autopista Ramiro Prialé**

La Carretera Central es la única vía de acceso a Huaycán. Conecta las 7 zonas del distrito de Ate con Lima Centro y con las regiones del centro del Perú. En ese sentido, esta vía es importante a escala metropolitana e interprovincial. Es una vía donde se concentran viajes en transporte público formal e informal, y donde transitan además vehículos de carga logística entre Lima y las regiones del centro. Esta vía es considerada peligrosa puesto que ocurren accidentes con frecuencia.

Desde el 2015, se iniciaron las obras para la implementación de la línea 2 del metro de Lima. Por ese motivo se cerraron varios tramos de la Carretera Central, a la altura de las principales centralidades de Lima Este, por ejemplo, Tagore. A raíz de los trabajos en las estaciones y tramos de la Línea 2, se incrementó el tráfico vehicular. Ante ello, la autopista Ramiro Prialé cobró mayor importancia para residentes y población flotante.

La autopista Ramiro Prialé se construyó en los noventa con el propósito de conectar Chosica con Lima. Sin embargo, desde el 2017, las obras para su ampliación se encuentran paralizadas. No obstante, a partir de la congestión por las obras en la Carretera Central, nuevas líneas de buses, incluso, en su momento, el corredor 516 tuvieron como ruta la autopista.

- **Principales avenidas de Huaycán**

Las principales vías son los ejes conectores de los 3 ramales de Huaycán. Son denominadas con el nombre de las primeras asociaciones de vivienda y por el aniversario de la fundación de Huaycán:

- Av. Jose Carlos Mariátegui
- Av. Avelino Cáceres
- Av. 15 de Julio

Estas avenidas concentran la actividad comercial de la zona y en ellas hay mayor flujo de vehículos y personas. Se evidencia la concentración de paraderos formales e informales, más no una mejora significativa en la infraestructura. Si bien las vías son asfaltadas, presentan deterioro. Además, las veredas son angostas para el tránsito peatonal y han dependido de la autoconstrucción para su desarrollo.

4.2 Descripción de la oferta de transporte

Cabe mencionar que la oferta de transporte ha sufrido cambios tras la pandemia, principalmente en los costos, pero también en las preferencias de los usuarios a raíz de la necesidad de empleo, el cuidado de la salud y la búsqueda de comodidad en medio de las medidas sanitarias.

4.2.1 Modos colectivos formales

- **Combis**

Las combis son uno de los principales modos de transporte en Huaycán. Sus rutas establecen conexiones con Ate, Santa Anita, La Parada (La Victoria) y Acho, principalmente. Incluso algunas de las rutas oficiales de las combis son "Callao-Ate". Se pueden identificar pues en la parte delantera llevan una "H" o una combinación de letras siendo la primera la "H", en referencia a "Huaycán". Estas combinaciones hacen referencia a los ramales donde se ubican sus últimos paraderos. Por ejemplo, "HGK", "HM" y "HZ", donde la primera letra hace referencia a "Huaycán, y las que siguen a las zonas donde se encuentra el paradero final (i.e. zona "K", zona "M" y zona "Z", cada una, correspondiente a

cada ramal). Cabe precisar que las rutas de combis recorren principalmente la Carretera Central, a diferencia de los buses. Por ello, los trayectos a los demás distritos de Lima Este y hacia Lima son más largos, duran un promedio de hora y media a dos horas.

Son el medio de mayor demanda, pero no el preferido por los usuarios. Las combis cobran un pasaje promedio de 1 sol dentro de Huaycán, cuando antes de la pandemia el costo mínimo era de 0.50 céntimos. Luego, los viajes "directos" es decir, una vez llena la combi, solo paraba en algunos paraderos clave, de modo que iba más rápido. Estos pasajes costaban entre 3 a 4 soles. No obstante, los usuarios identificaban que el principal inconveniente con el costo, en tiempo y dinero, de este medio de transporte era que no cumplían sus rutas y así cobraban doble pasaje (la misma unidad hace bajar los pasajeros y los vuelve a subir para continuar su ruta, cobrando un nuevo pasaje). La siguiente cita describe cómo hacen bajar a los pasajeros en puntos clave y luego los dejan subir hasta Huaycán, pero cobrándoles de nuevo.

E12: Entonces yo me he dado cuenta de que él, las empresas que están en Huaycán [suena celular] todavía son insuficientes, o en algunas oportunidades hemos tomado eso los combis pequeños, todavía han aprendido cosas realmente negativas y ya tú no puedes ni siquiera pelearte porque ya incluso los vecinos, hemos acostumbrado a los conductores decir te trae con los buses pequeños hasta en Vitarte y en Vitarte no, te bajan, y tú tienes que bajar y luego él hace-

J: Avanza.

E12: No, dice "ya, vamos a-", se va más lejos, dice "Huaycán", pero te cobra más, entonces-

J: doble pasaje.

E12: Doble pasaje, de verdad sinceramente esta situación para el pueblo es perjudicial

Por último, cabe precisar que los residentes y población flotante de Huaycán hacen uso de rutas que recorren la Carretera Central, incluyendo aquellas cuyos paraderos finales se encuentran en Chosica y Chaclacayo. Destaca el uso del Chosicano. Sin embargo, es percibida como una empresa que otorga un mal servicio al caracterizarse por tener accidentes en la Carretera Central. No obstante, su frecuencia es mayor desde el Centro de Lima hacia Lima Este, por lo que su uso es común.

- **Buses**

Los buses formales son el medio de transporte mejor valorado en términos de calidad del servicio, accesibilidad y las rutas que cubren. Destacan 4 rutas y 3 empresas: "Z", con dos rutas; Etul4; y el corredor 516, que dejó de funcionar por la pandemia. Estos buses transitan por la autopista Ramiro Prialé, de modo que constituyen un medio de transporte bastante rápido a comparación de las combis que transitan por la Carretera Central.

E10: Acá Los Loritos están divididos en dos subempresas, o sea es el mismo vehículo lorito, uno es conocido como la Z, ¿no? Cuyo recorrido es, este, por la avenida Andrés Avelino Cáceres, la Carretera Central, la avenida Prialé, ¿no? Y te agarra toda la avenida Huaycán, ¿no? Y La Victoria, ¿no? Pasa por Jesús María y bueno se va hasta por la avenida Salaverry, pasa por el [hospital del] seguro del Rebagliati, por ahí va se irá el canal, el canal de Frecuencia Latina y pum se detiene. Ya, ese es su recorrido de este famoso lorito, pero como conocemos como la Z fueron los primeros que llegaron a Huaycán.

E10: Ya.

J: Hace cuatro años atrás

- **La ruta “Z”**

Son conocidas como “Las Lorito”, por su color verde. Son buses grandes, cuentan con un chofer/cobrador y con supervisores que suben durante el trayecto a verificar el cumplimiento de la ruta y los boletos de los pasajeros.

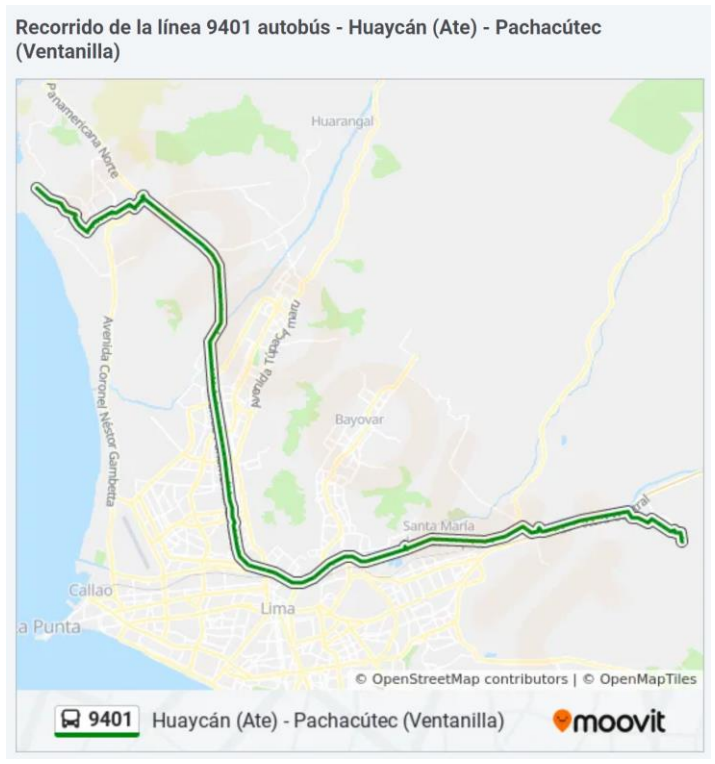


Fuente: Te amo Huaycán.

Tienen dos rutas. La primera de la ruta 4515, que conecta Huaycán con la avenida Universitaria en Pueblo Libre. Esta línea pasa por Abancay y el Centro Histórico de Lima. La segunda es la ruta 9401, que conecta Pachacútec y Huaycán. Va por la Panamericana Norte, siendo Caquetá uno de sus paraderos principales. Ambas rutas tienen como paradero final Huaycán y pasan por la autopista Ramiro Prialé, hasta Huachipa.



Fuente: Moovit.



Fuente: Moovit.

Los buses circulan desde las 5:00 am en Huaycán hasta las 7:30 pm. En la noche, los buses, cuyo paradero final es el Óvalo Santa Rosa, se estacionan en “El Descanso”, parte de Pariachi. El costo del pasaje directo es 5 soles. La tarifa más común es de 4 soles, que cubre el costo Huaycán - Centro Histórico de Lima.



- **“Etul4”**

Son conocidas como “Las Amarillas”. Conectan Huaycán con Pachacamac. Por lo que usuarios que se dirigen a la avenida Benavides, Angamos, Atocongo y otras zonas de Lima Sur. Son buses grandes, cuentan con un chofer-cobrador y con supervisores que suben durante el trayecto a verificar el cumplimiento de la ruta y los boletos de los pasajeros.



Fuente: Facebook ETUL4 Ruta 8404.

La Ruta 8404, la P, va por la autopista Ramiro Prialé hasta Evitamiento, desde donde llega a Atocongo, Nueva Esperanza, hasta José Gálvez. El costo del pasaje directo es de 6 soles. Además, los buses transitan desde las 6:00 am hasta las 8:00 pm, aproximadamente. El paradero principal está ubicado en José Galvez.

Recorrido de la línea 8404 autobús



Fuente: Moovit.

- “516”

Uno de los corredores Verdes de ProLima que empezó a funcionar desde el 2018 hasta el 2020. La Ruta de los corredores 516 iba desde la avenida México a Huaycán. Originalmente, su recorrido se había previsto a través de la Carretera Central, pero debido a los trabajos de la Línea 2, se desvió la ruta hacia la autopista Ramiro Prialé. El costo del pasaje era de 2.50 y 1.20 el pasaje universitario.



Fuente: Municipalidad de Lima.

E12: Mira, por ejemplo, mm, el 2017, al término en diciembre, eh, ingresó uno de los carros que es de la línea la 516, el corredor verde. Este corredor verde ingresó con nuevas líneas, nuevo, para Huaycán, nosotros dijimos "qué bueno", ¿no? Y nos enteramos tiempo después que este corredor tenía una ruta desde el 2014 para que ingrese a Huaycán, pero por la Carretera Central, y como la Carretera Central ahorita está en plena construcción del metro, de la línea 2 y que no sé cuánto, entonces ellos hablaron con la municipalidad... Antes que termina el señor Castañeda, y le dieron viabilidad que fuera por la Prialé y llegaran aquí en Huaycán y créeme que la gente, todos estábamos muy contentos, muy contentos y satisfechos con un, un cobro de 2.50.

J: ¿Hasta el Centro?

E12: Hasta, hasta, este, nunca he llegado a ir ellos, pero era como te conectaba para que tú puedas llegar a La Parada, a Gamarra, La Parada, todo ese sector que te llevaba toda la avenida Manco Cápac.

- **Mototaxis formales**

Son uno de los principales modos de transporte en Huaycán, ya que los mototaxis abastecen a las zonas residenciales más altas y conectan la movilidad local con la metropolitana. Los mototaxis formales son aquellos registrados en empresas aprobadas por la municipalidad. Al estar registrados, la municipalidad distrital les otorga paraderos y registra los vehículos y datos de los propietarios. Este hecho da mayor confianza a los usuarios del servicio, por lo que es usual que se fijen en la empresa a la que pertenecen los mototaxis antes de tomarlas.

En Huaycán existen 28 empresas de mototaxis. 24 de ellas están agrupadas en la Federación de mototaxistas de Huaycán. Las asociaciones y empresas son registradas en las municipalidades, con un tiempo de vigencia de aproximadamente 6 años donde se define la cantidad de operadores de cada empresa, al igual que los paraderos y zona donde se les permite circular.

E1: O asociación también, no, puede ser empresa o asociación, para que esa asociación inscriba a la municipalidad. Cada empresa, nosotros también tenemos una resolución, donde la municipalidad nos dice, eh, la vigencia, cuánto tiempo nos permite trabajar, cuáles son nuestros paraderos, cuáles son nuestras zonas de embarque, en qué zona puedo circular. Todo eso está normado.

Los operadores deben cumplir con el siguiente procedimiento para pertenecer y permanecer afiliados a una empresa. Tal como se describe en la cita, luego de comprar sus mototaxis, los operadores deben adecuarse a la ordenanza de la Municipalidad de Ate. Esta ordenanza exige la tarjeta de propiedad, licencia para conducir, y el SOAT o AFOCAT. Además, los operadores deben pagar un monto entre los 15 y 30 soles mensuales a la empresa a la que pertenecen.

E1: Eh, él tiene que- bueno, compra su mototaxi, ¿no? Para que pueda brindar un servicio como debe ser tiene que adecuarse a una ordenanza, que eso lo da la municipalidad en este caso Ate, todos los mototaxis a nivel nacional, quien regula son los municipios, ¿no? Entonces, ¿qué dice la municipalidad? Que para brindar un servicio público tú tienes que tener tu tarjeta de propiedad, tu licencia de conducir, tu SOAT o tu AFOCAT, indispensable.

Sobre el uso de este modo de transporte es importante precisar que el uso puede ser colectivo. Es común que los usuarios que se desplazan en trayectos "de bajada" a las avenidas principales y la centralidad local de Huaycán, compartan el mismo vehículo. En un mototaxi se suelen transportar dos pasajeros, aunque el número puede incrementarse a 3. Además, los puntos de concentración de

paraderos son las avenidas principales de Huaycán, donde se conecta con los principales equipamientos de la zona y la oferta de transporte de escala metropolitana.

El costo de los viajes son variables, pero dependen de las distancias y si son de bajada o de subida. Si son viajes de bajada, cuestan entre 0.50 céntimos a un sol. En caso de subida, los precios varían desde S/. 1 hasta S/. 9 dependiendo de si se trata solo de una persona y el grado de la pendiente del lugar de destino. Las zonas más altas son las más caras, se paga un aproximado de 5 soles para trasladarse hasta la zona Z, en una de las avenidas principales del ramal. Sin embargo, el precio aumenta en las zonas de mayor pendiente y en las zonas de expansión urbana. Además, tras la pandemia, los mototaxis dejaron de cobrar 0.50 céntimos como mínimo, sino que subieron el costo del pasaje a un sol.

E17: O sea, ya es más [el costo para trayectos cortos en combi o bus]. Ya no es 50. Es por eso que mayormente ahora la gente toma una moto porque la moto te cobra igual un sol porque es moto, pero el carro ya se quedó con eso. A sol. Ya no lo bajan.

Es importante indicar que la mayoría de los vehículos se concentra en las avenidas principales, y en los paraderos de mayor importancia a escala local. En algunos casos, los mototaxis salen de sus paraderos oficiales, pero también tienen la libertad de circular y esperar pasajeros en otros puntos de atracción de viajes. Entre los más importantes, Montessori.

E20: Hay pero pocas, tienes que esperar cierto tiempo porque paran llenas, porque hay muy pocas. Lo que pasa es que muy pocos trabajan al mediodía. Como ellos escogen su horario de almuerzo, la mayoría está almorzando a esa hora y por eso no hay motos. Entonces baja un poquito. Y en la recta de mi casa para bajar a la 15. Pero donde encuentras más motos es en la 15. Hay motos paradas, hacen su fila para salir, la fila de motos rojas. Así, y más allacito están las piratas, que son las motos azules.

4.2.2 Modos colectivos informales

- **Mototaxis informales**

Es un modo de transporte común debido a la amplia oferta de vehículos informales. Se identificó la tendencia de hombres desempleados de adquirir mototaxis de segunda mano para acceder a ingresos. Es usual que los nuevos conductores inicien su experiencia como mototaxistas siendo informales. Se debe a que los mototaxis constituyen una fuente de trabajo importante en la periferia. El acceso a mototaxis de segunda mano es común y con las ganancias diarias se pueden cubrir las necesidades básicas. Tras la pandemia, se evidenció un incremento de mototaxis, pues se convirtió en un medio de trabajo ante el desempleo y la crisis económica.

E2: Claro, mayormente, por eso. Algunos han sido despedidos, entonces, no hay, lo único que les queda es agarrar una moto y trabajar.

E2: Sí, demasiado, es que como vuelvo a repetirte, en este problema de la pandemia, muchos ya no han trabajado en empresas de las que trabajaban, ¿no? Que han recibido, han adquirido una moto que consiguen con 500 soles, 600 soles. Entonces, ya no pertenecen a ninguna empresa y comienzan a laborar, ¿no?

Al momento de realizar la entrevista, la trayectoria del entrevistado evidenciaba un cambio en el uso de la moto. Él había empezado a operar un mototaxi a raíz de la pandemia y el desempleo. Empezó a operar de manera informal pues los trámites para afiliarse a una empresa demoraban. Posteriormente se afilió. No obstante, tras la reactivación de algunas actividades, retomó su ocupación principal como profesor de danza. Así, el mototaxi se convirtió en un medio de trabajo secundario e incluso cumple la

función de vehículo privado ya que con ella se traslada a sus centros de trabajo y realiza actividades cotidianas como compras y trámites.

E3: Ay. El tema con la moto, este, mira, sigo con la moto pero ya no tal vez al 100%. Tú sabes que yo también enseño danza y en un inicio no había mucho trabajo en eso, lo que es danza, por el tema de que los colegios están cerrados. Porque no podría haber actividades públicas, ¿no? Y prácticamente lo que es danza son actividades públicas, siempre un evento, una actividad de algún colegio, siempre hay danzas y las danzas siempre es público, ¿no?

E3: Yo ahora donde voy, me voy con mi moto. Si me voy a enseñar, me voy con mi moto, me estaciono a un costado y le pongo cadena y me pongo a enseñar.

Si bien la trayectoria en los informales puede ser momentánea, también se identifica un ciclo de reproducción constante. Tal como se identifica en la cita, el mayor riesgo para un operador informal es que lleven su mototaxi al depósito, pero resulta más económico comprar un vehículo de segundo uso que pagar la multa. A ello se suma que no pagan por la afiliación a la empresa y poder ejercer actividades delictivas como hurtos sin que la información personal del operador esté expuesta.

E2: Para no pagar o no quieren estar en regla, pues, porque en una empresa cumplimos los que nos manda la municipalidad. Por ejemplo, nos pide credencial del conductor, carnet de educación vial, tu tarjeta de control, tu SOAT, tu licencia, tu AFOCAT. Entonces, una serie de documentos, ¿no? En cambio, un pirata, informal, agarra la moto, se va a trabajar sin documentos, sin nada están trabajando, les intervienen no tienen nada. Entonces, algunos hasta la moto les dejan en el depósito, porque ¿cuánto es la multa? Mil soles, mil doscientos, una moto lo consigues con 500 soles, lo dejaban botado y eso es lo que sucede. A eso también, están acompañado, los delincuentes que roban en moto, hay muchos robos, a los señores, a las señoras, les quitan sus celulares, a los jóvenes, ¿no? Algunos los samaquean, les roban todo lo que tienen, ¿no? Ya, pues todos, prácticamente, llenan en un solo costado, formales e informales, igualito. " Todos los mototaxis son iguales", en realidad, no es así, los que roban son los informales; en cambio, los formales, tenemos una placa en el techo y las cámaras de la municipalidad, lo puede visualizar claramente, ¿no?

- **Combis informales**

En Huaycán también se identifican combis informales que tienen como principal ruta los tres ramales de Huaycán. A partir de las 3:00 pm, aproximadamente, se forma una cola de combis antiguas, algunas sin señalética en el vehículo, en la plaza de Huaycán. Ahí, los conductores van llenando los vehículos de pasajeros que recién llegan a Huaycán en otras combis o que han estado realizando actividades en la parte baja de Huaycán (av. 15 de Julio). Estas combis, juntos con los mototaxis, son el principal medio de transporte al interior de Huaycán. A comparación de los mototaxis, es el medio más económico para los residentes de las zonas más altas. El problema es que son pocos vehículos para la amplia demanda, que se concentra a la hora de retorno del trabajo o lugar de estudios, a partir de las 6:00 pm.

- **Colectivos**

Los colectivos son un modo de transporte de escala metropolitana y zonal. Conectan Huaycán con los principales puntos de atracción de viajes por empleo. Se identifican tres rutas principales: Hacia el Centro de Lima, hacia Atocongo y hacia Chosica o Chaclacayo. Constituyen uno de los modos de transporte más rápidos y cómodos para los usuarios, pues ofrecen el servicio « directo » a los puntos de atracción de viajes antes mencionados. En términos de tiempo, pueden implicar el ahorro de una hora de viaje. Además, los usuarios pagan por asiento, que pueden ser entre 14 y 16 en total para los vans, dependiendo del vehículo. Existen también automóviles que pueden subir 4 pasajeros.



Fuente : Te amo Huaycán

Los colectivos están disponibles en las principales avenidas de Huaycán, tienen paraderos informales en las esquinas de la intersección entre la av. 15 de Julio y la av. José Carlos Mariátegui. Los paraderos son administrados por grupos que cobran cupos a conductores para permitirles llenar sus vehículos con pasajeros. En estas intersecciones se concentran los colectivos que se dirigen hacia el Centro de Lima. Durante el trabajo de campo se identificó la presión ante los conductores que no pagan cupos. En una de las visitas, se escuchó el rumor de que habían matado a uno de los conductores por no haber pagado la cuota establecida.

Cabe agregar que en Huaycán hay otro paradero de colectivos informales, aquellos que van en dirección a Atocongo y Chosica se concentran en la intersección entre la av. Avelino Cáceres y la av. 15 de Julio. En este paradero es más común la concentración de colectivos tipo taxi (que se dirigen hacia Chosica), a comparación de la cantidad de vans en el otro paradero mencionado.

En el caso de los paraderos de colectivos en Horacio Zevallos y Gloria, estos se localizan en la Carretera Central, específicamente en la intersección con las avenidas Horacio Zevallos y Gloria. Las vans se estacionan en los semáforos, pero esperan un promedio de 8 minutos a pasajeros, dependiendo de los asientos disponibles, pues la mayoría de vans tienen como paradero principal el de Huaycán o también provienen de paraderos de Chosica o Chaclacayo.

Uno de los principales paraderos donde se concentran los colectivos en dirección de Huaycán, Chosica y Chaclacayo está ubicado en Jirón Chota con Paseo Colón, en el Centro de Lima. Desde ahí parten vans y automóviles. Los viajes se dirigen a Chosica. En algunas ocasiones, usuarios que se dirigen a Huaycán, deben tomar estas vans, que los dejan solo hasta el paradero de la entrada de Huaycán, ubicado en la Carretera Central. En el caso de los colectivos que llegan a la av. 15 de Julio, el tiempo de espera para los pasajeros puede ser de un promedio de 20 a 30 minutos. En la siguiente cita se describe la ruta

Chaclacayo – Centro de Lima. Él identifica que las horas de mayor flujo son los horarios de 7 a 9 am en dirección al Centro de Lima, y en la noche hacia Huaycán o Chaclacayo.

E9: Yo trabajo así, salgo de Huaycán, me vuelvo a Chaclacayo, de Chaclacayo bajo a Ñaña...

J: Pero la cochera está en Huaycán.

E9: En Huaycán no hay ninguna cochera. Solamente llegas a Lima, entras, en la cochera donde subiste tú una vez, ¿te acuerdas?

J: Ajá.

E9: De ahí sales pa Huaycán.

J: Claro.

E9: De Huaycán, te vas, regresas, nuevamente a Chaclacayo, vuelta bajas pa Lima. O sea, colectivando todo un poco con los personales que están en Chaclacayo, en Ñaña, Huascata, todo ellos.

El costo del pasaje varía entre 7 a 8 soles en la ruta directa entre el Centro de Lima y Huaycan. En caso se dirijan a un paradero anterior, el precio disminuye. El tiempo de viaje es de 1 hora aproximadamente. Para los usuarios, este modo de desplazamiento es conveniente por el ahorro de tiempo y comodidad pues se tiene a disposición un asiento. Además, se considera seguro para quienes son usuarios permanentes.

Al ser un medio de transporte informal, los operadores se enfrentan a situaciones cotidianas de fiscalización. Sobre ello es importante resaltar las siguientes características. Primero, las situaciones de fiscalización se dan únicamente en el paradero del Centro de Lima. La presencia de inspectores de la ATU genera que haya cambios de ruta o de lugares para llenar la van.

E9: Claro, viene la ATU. Inspectores de la ATU vienen a veces...

J: Y mientras ustedes están en la cochera, no pasa nada, ¿no?

E9: No, mientras que estás en la cochera no pasa nada, pero igual puede ver los inspectores de la ATU y tienes que retirar y sacar tu auto de la cochera e irte a otro lado a parquear el carro.

4.2.3 Modos individuales

- **Bicicleta**

Se evidencia un aumento del uso de este modo de transporte, a causa de la pandemia y las medidas de inmovilización. Durante los primeros meses, cuando los mototaxis estuvieron prohibidos, algunos se empezaron a desplazar en bicicleta.

E5: He visto mucho más movimiento con bicicleta en esta pandemia. Antes que no había mucho acceso.

Sin embargo, este modo de transporte se utiliza con mayor frecuencia para desplazamientos muy específicos: visitas a familiares o amigos, retiros de dinero en bancos. Para desplazamientos con motivo de trabajo o educación, no es el modo de preferencia.

E7: No es como la zona de Lima, claro, que sí la bicicleta es parte en este caso de la movilidad de muchos, ¿no? Hasta para trabajar, por esta zona no, no.

Otra característica de este modo es que surgieron grupos de ciclismo para hacer turismo en la zona. Estos grupos se identifican en Facebook y organizan excursiones los fines de semana. Además, un ex deportista y experto en bicicletas indica que existe un lugar para entrenar detrás del Centro Arqueológico de Huaycán.

E8: Se han hecho llamar porque son ciclistas que han nacido a través de la pandemia porque antes como dijeron que solamente se pueden transportar en bicicletas y cosas así, la mayoría la está usando para comprar una bicicleta y se empezaron a transportar y como la mayoría no trabajaba, de pronto dijeron vamos acá, vamos acá y se iban lejos, hacían ya ciclo de altura, cicloturismo.

E5: Bueno, se permitió el uso de la bicicleta y todo el mundo comenzó a andar en bicicletas, como la pandemia no permitía salir a trabajar se empezó a utilizar bicicleta como vehículo propio, incluso yo desempolvo mi bicicleta cuando comenzamos a salir y como andaba solo perfecto no, no hay problema y justo nos buscaron unos clientes que venden motos, bueno ya trabajábamos con ellos motos bajat, motos toritos o moto-taxis y luego poco a poco se movió el tema de la ventas de motos lineales, estaban pero digamos copados de trabajos, porque todo el mundo comenzó comprar motos, a trabajar haciendo delivery, con el delivery se disfrutó mucho esto, y esto también es algo que se ha quedado ¿no?, o sea que está funcionando bien, les está yendo bien.

E5: Sí, primero, estaba movilizándolo con los mototaxis y ya luego, según la hora me acuerdo que yo tenía, no sé me daba mala espina que estaba trabajando y no vaya a ser que yo me contagie, y contagie a mi papá, como ya es mayor o a mi hermano que tiene defensas bajas, quizás. A partir de eso, decidí ya movilizarse en bicicleta

- **Auto**

Es un modo de transporte poco común. Solo uno de los entrevistados posee auto propio. No obstante, en su desplazamiento trabajo-residencia, prefiere utilizar los colectivos pues encontrar estacionamientos en el Centro de Lima, cerca de su lugar de trabajo, es complicado.

E4: Ya, mira normalmente, depende en realidad... yo recuerdo que de las 10 veces que salgo al Centro de Lima, 5 veces salgo manejando y 5 veces puedo salir en minivan, como estoy ahorita; porque veo si me dan facilidades de estacionamiento voy con mi carro, pero si no me la dan, no porque tendría que estar pagando digamos todo el día, entonces no.

- **Movilidad peatonal**

Este modo se identifica de manera recurrente en zonas de expansión, ya que, debido a la pendiente y a la inadecuada infraestructura vial, los modos de transporte motorizados no llegan. Se identificó la descripción de zonas o áreas a donde solo se puede llegar caminando. Por el contrario, en las zonas bajas, se prefiere el uso del mototaxi, aunque sean distancias cortas.

E3: Por la Z, ¿no? Ya no llega la moto, ¿no? Claro. Hay una zona donde subes y bueno, creo que han hecho ahí una invasión. Al costado del cementerio, la gente se ha puesto a invadir y, bueno, ahí ya no hay acceso porque ahí solamente tienes que caminar. Tienes que cruzar el cementerio caminando y de ahí llegas.

- **Moto**

Los entrevistados identifican un incremento de este modo de transporte. Ello se debe al incremento del servicio de delivery que provocó la pandemia y las medidas de inmovilización. Este cambio se ha

descrito desde la percepción y descripción de los entrevistados. Solo uno de los entrevistados se moviliza en moto lineal por motivos de trabajo.

E2: Compré la moto porque quería los días que me tocaba descansar era muy estresante. Iba en una combi, un colectivo. Era muy estresante e incómodo y aparte que me tomaba mucho más tiempo porque yo iba al trabajo en media hora o menos y cuando iba en carro me tomaba como una hora y media. Y el regreso de igual manera. Regresaba en 40 minutos y un colectivo regresando me tomaba unas 2 horas, hora y media. Había tráfico.

Ahí es que decido comprar la moto lineal, la moto lineal es más rápida. Y así es por eso. De ahí el trabajo, más cosas que tenía que hacer y entonces ya no iba una vez a la semana en moto, entonces hacer 2 veces, 3 veces 4 veces. Ya de ahí me he dedicado a tener de manera diferente. Salía a las 5 de la mañana, hacía mi ruta, estaba trabajando a las 9 en ese tiempo. De ahí ya, suelto el trabajo, a casa guardaba la bicicleta, me cambiaba rápido y viajaba en moto al trabajo que también es rápido andar en moto.

4.3 Infraestructuras y dificultades

La infraestructura en Huaycán es precaria. El proceso de urbanización informal ha producido también un conjunto de problemas entorno a la calidad de la infraestructura vial. En primer lugar, el tejido urbano genera problemas en relación con la infraestructura vial existente. Tal como se ha descrito en el punto 1, las zonas bajas de Huaycán fueron autoconstruidas en coordinación con el equipo técnico. Debido a ello, se planificaron calles, y espacios comunes en cada unidad comunal de vivienda. Sin embargo, conforme se fue expandiendo la ocupación, no se dejaron espacios adecuados para las vías, ni para equipamientos.

Actualmente, ello produce un conjunto de problemas que afectan la movilidad en Huaycán. En primer lugar, el tamaño inadecuado de las vías genera que no haya espacio suficiente para vehículos particulares como automóviles. Por ese motivo es más común y viable que circulen mototaxis. No obstante, en las zonas de expansión, las vías son más angostas y eso provoca choques e inaccesibilidad.

E12: Sí, todas, todas quieren, quieren pistas y veredas y quieren medio de transporte, pero el medio de transporte, mira, es algo medio contradictoria, ¿por qué te digo? Cuando tú visitas todo el pueblo de Huaycán por los tres ramales vemos que lamentablemente los ingresos de las carreteras son angostos, hasta incluso para que giren los carros grandes, eso nosotros lo hemos hecho, lo hemos visto, ¿no? Supongamos que la zona alta-

J: Se hace todo un traficazo.

E12: Un tráfico, y para las zonas altas, digamos vamos a derivar los ramales, el transporte interno ah, te estoy hablando de interno, no externo cuando salimos a Lima a hacer cualquier gestión o a trabajar, te estoy hablando de esta situación en el sentido de que para trasladarte de aquí, por el ramal del lado derecho o al centro o a la izquierda, carros grandes es muy difícil de subir y no solo eso, sino que no hay espacios de su estacionamiento.

En las zonas bajas, se identifican problemas al estacionar los vehículos, pues los lotes fueron planificados para viviendas de 90 m². Además, si bien se diseñaron calles, las veredas han sido autoconstruidas por los propietarios y las vías han sido gestionadas por las dirigencias zonales. Desde el 2014 se ha identificado el avance de la inversión pública en proyectos de vías locales. No obstante, estas mejoras en infraestructura se han dado de manera fragmentada. A partir de la observación en los recorridos, se identificaron mejoras en la zona A, la Zona O y el Óvalo Sana Rosa. De igual manera,

en las zonas de expansión, se identifica un avance fragmentado en la construcción de escaleras y la pavimentación de vías.

J: ¿Y cómo son las calles? Por ahí alguien me comentó que habían estado haciendo obras en la zona A.

E15: Ya no ya.

J: ¿Cómo están?

E15: Todo está ya con pistas y veredas.

J: Que los hizo la municipalidad.

E15: Sí, los hizo la municipalidad. Pistas y veredas, áreas verdes.

J: ¿Cuándo las hizo?

E15: 2 años hará más o menos. Un año que las entregó ya. Menos de un año que entregó la obra.

J: ¿Antes de pandemia o durante la pandemia?

E15: No, durante la pandemia. Será en julio que entregó la obra el alcalde.

Otro de los principales problemas identificados es la congestión vehicular en las avenidas principales de Huaycán. Ello se debe a la concentración de equipamientos y, por tanto, la atracción de viajes de residentes de Huaycán y alrededores. Además de la oferta de transporte formal e informal que se concentra en la intersección de las avenidas principales, donde no hay señalética ni fiscalización adecuada.

J: Sí, en cualquier parte, pero creo que más, eh, aquí si tú bajas en la avenida Andrés Avelino Cáceres, lo que pasa es que ese semáforo de 15 de Julio con Avelino Cáceres] no funciona hace mucho tiempo. Yo justo el lunes que hablé con el alcalde decía que, que no ve solución a ese tema.

Por último, otro problema recurrente es la inseguridad. Por un lado, en las zonas bajas se considera que hay más riesgo de robo ya que es la zona de mayor concentración de personas. No obstante, se considera que algunas zonas de expansión son peligrosas, como la Zona O. Cabe precisar, que se considera que los viajes en mototaxis son los más peligrosos para los usuarios. Se describieron situaciones de robo por parte de mototaxis informales. A ello se suma el riesgo de mujeres de ser secuestradas en este tipo de vehículos.

4.4 Perspectivas y proyectos de transporte y de movilidad

- **Proyectos viales**

Uno de los tipos de proyectos que las dirigencias de Huaycán siempre buscan impulsar son los proyectos viales, que traen con ellos especulaciones en el mercado de suelo. En la siguiente cita, la dirigente de la Central de Huaycán describe el proyecto vial que conectaría Huaycán con Cieneguilla. Sobre este proyecto se ha especulado la expansión de Huaycán en los ramales más cercanos a esa posible vía. Además, es importante identificar que hay una preocupación por la conexión del transporte logístico.

E12: Sí, hay con, hay porque, porque mira, se había planteado hace tres o cuatro años la propuesta que se tenía que hacer, este, ehm... la Carretera Central 4 carriles, y la Carretera Central 4 carriles prácticamente sería el punto de ingreso y de salida para trasladarte a la Oroya, que iba a ser la conexión, sería el ingreso de Huaycán por acá, subir por acá, ¿pero en

qué quedó esa propuesta? Lamentablemente, eh, hace poco me he enterado, este año, que los 4 carriles ya no va a subir por Huaycán, ni subir ni entrar, sino va a ser el punto de salida-ingreso a Cieneguilla.

Además, la dirigencia central de Huaycán tiene como objetivo en la gestión solicitar que el proyecto de ampliación de la autopista Ramiro Prialé, tenga una salida hacia Huaycán. Cabe precisar que para el momento de la entrevista no se había tenido alguna reunión con los representantes correspondientes.

E12: El otro punto para nosotros es vamos a gestionar que cuando se hace la ampliación Ramiro Prialé, que sea un puente entre Huaycán, no hay el puente para Huaycán-

E12: Una salida para Huaycán, y el otro es trabajar como cinco puntos con los compañeros de Lima Este, que es Chaclacayo, Huaycán, Chosica, el tren de pasajeros, que también hay el tren, planteado ya con presupuesto viable y todo, el tren de pasajeros.

- **Nuevas rutas**

Dirigentes indicaron que una de las gestiones anteriores, liderada por Irene Ticse promovió la inserción de la empresa Z, “Loritos”, en Huaycán. Se describieron reuniones con Prolima en las que los representantes demostraban la necesidad de implementar rutas de buses en Huaycán.

J: Sí, ahora la secretaria general, Irene Ticse, la que dejó el cargo justamente ha solicitado ya al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ¿no? Que se pongan acá una línea, así como los verdes que han entrado, los loritos, porque hizo su gestión y entraron esos carritos.

E12: Ya, se hace todo un trabajo para que esa empresa pueda ingresar, luego también se envía documento para que ingrese la empresa de transporte, este, la Z de los loros, también, y esa al término de su periodo la compañera, eh, prácticamente no se concretiza el ingreso de la Z, ingresa la compañera Irene, ella continúa la gestión, ¿no? En el sentido de caminar lo que ya dejó la otra junta directiva y concretiza, ¿no? Por ejemplo, el ingreso de la empresa Z y ETUL, la compañera Irene trabaja también lo que es el proyecto de la instalación de gas a domicilio desde el Congreso de la República con el ex-congresista, que en paz descanse, Dammert. Ella deja y la que ingresa, la compañera Irene, concretiza y concretiza prácticamente este trabajo macro, creo la junta directiva.

Tomando el antecedente de la gestión de Irene Ticse, la desaparición de la línea 516 del Corredor Verde y el latente problema de incumplimiento de rutas de las combis, las dirigencias actuales tienen como objetivo solicitar más líneas de buses. En la siguiente cita se manifiesta el interés de promover ese tipo de proyectos.

E12: Eso se tiene que decir, ya, y el otro tema es trabajar también con las empresas internas para que den el servicio de calidad a nuestros pobladores, incluso abrir otras empresas para que puedan hacer ese trabajo, ¿no? De, de ese trabajo interno que haya más.

5. Rutinas de movilidad

5.1 Viajes cortos: estudios y trabajos a proximidad

Los viajes cortos por motivo de estudios o trabajos son comunes entre los entrevistados. Tienen una duración aproximada de 20 minutos. Se realizan dentro de Huaycán. Los puntos de atracción de viajes suelen ser locales comerciales o colegios estatales o particulares. Los dos casos que se describen a continuación corresponden a una joven estudiante y trabajadora de Precio 1, y a una vendedora de un bazar en la Plaza Central de Huaycán.

La joven estudiante y trabajadora lleva clases virtuales en la universidad, por lo que no se desplaza por ese motivo. Sin embargo, tiene un trabajo temporal, “por campaña” en Precio 1, el principal supermercado de la zona. Este se encuentra en Pariachi y atiende entre las 6:00 am y las 10:00 pm. Es posible acceder a este punto desde las dos vías principales: José Carlos Mariátegui y Avelino Cáceres. En ambas vías, existe transporte público y oferta de mototaxis. La entrevistada es usuaria de ambos modos de transporte.

E20: Para poder desplazarme de mi casa hasta allá hay varias entradas. la primera es tomando un carro o tomando una moto. Bajando de la 15 (de Julio) por la comisaría, de frente hasta el grifo y doblando hacia la derecha.

Hasta el grifo que se llama villa... este que está terminando la Huaca... Villa Hermosa

J: Sí creo que es Villa Hermosa.

E20: Cuando tomo carro yo tengo que llegar hasta el grifo y de ahí camino a la derecha. Con la moto si va de frente hasta precio uno. Pero también hay otra ruta que es que se va de frente por el Montessori de la quince y baja por la arenera. Pero un carro que pase por ahí, no. No es tan lejos. Son 2 o 3 cuadritas y llegas en 5 minutos, pero un carro que pase directo por ahí no hay.

El horario de la entrevistada es rotativo. Estudia por las tardes, por lo que, usualmente tiene turnos en la mañana, además de fines de semana. Usualmente se moviliza en mototaxi. Suele negociar la tarifa. Ella acepta pagar hasta 2 soles desde la av. 15 de Julio, a la altura de la Zona E, hasta Precio Uno.

J: Entonces, ¿cuándo te toca ir temprano cómo haces desde tu casa para ir hasta allá?

E20: tomo moto para ir.

J: ¿Cuánto te cuesta desde la 15 hasta Precio Uno?

E20: 2 soles

J: Pensé que iba a ser más, porque es abajo

E20: No, algunos te quieren cobrar 2.50 o 3 soles pero es mucho. En realidad deberían cobrar 1.50. Pero ahora ya uno le paga 2 soles porque algunos se cierran.

J: ¿Y tú tomas la moto afuera de tu casa o tienes que ir a la pista?

E20: Tengo que caminar a la pista, pero como está al frente me queda super cerca.

J: ¿Y cuánto te demoras en tomar una moto?

E20: En las mañanas sí hay afluencia de motos. Cuando no hay es alrededor del mediodía.

Cuando realiza turnos en la tarde, se moviliza en carro, es decir, combis o cústers. Suele hacerlo porque, a diferencia de las mañanas, puede salir 30 o 20 minutos antes de su turno y llegar a tiempo.

Es conveniente porque el pasaje le cuesta un sol. Es importante notar que debe caminar un tramo y este tiene infraestructura adecuada sólo en una de las veredas que conducen a Precio Uno.

E20: Si me toca más tarde, sí me voy con carro y camino. Salgo media horita antes o 20 minutos antes. Lo que pasa es que en las mañanas salgo un poco tarde porque duermo tarde por mis trabajos o viendo una película (...). Y entonces prefiero ir con moto. Y en las tardes ya con carro.

J: ¿Y cuál es la ruta? Vas por la entrada de Huaycán, te bajas en el grifo... ¿cuántas cuadras tienes que caminar por ahí?

E20: 3 cuadras

J: ah, es poquito

E20: Si 5 o 6 minutos y llegas.

J: ¿Y hay veredas?

E20: Si, para el lado izquierdo. Para el lado derecho es descampado, pura tierra.

J: Ah, es donde el carro te deja

E20: Si, o si no cruzo. Es una pista. del grifo a Precio Uno hacia el lado izquierdo es vereda. Yo voy por ahí porque para ahí tengo que ir para llegar, y como hay casas, hay sombrita.

Sobre el regreso a su vivienda, indica que toma los dos medios de transporte, carro y moto. El punto de intermodalidad es la av. 15 de julio, donde la deja la combi y puede tomar una moto en su paradero de confianza. En algunas ocasiones, toma las combis HGK, que la dejan en la Zona E, pero a la altura de otra UCV. Puede caminar, pero a veces se demora y prefiere llegar en moto, ya que usualmente esto ocurre a la hora de almuerzo.

E20: Mmm y el mismo trayecto de regreso... de regreso si me vengo con carro y moto. Tomo carro en el paradero, hasta la 15 me cobra un sol y de la 15 tomo moto a mi casa, un sol. Si estoy en horario de tarde sí puedo caminar hasta mi casa pero si entro a las 10 y salgo a las 2, salgo con hambre. Tomo moto para llegar más rápido.

J: Claro. ¿No hay una combi que te deje en el paradero de tu casa?

S: Como te comenté, está el HGK, que me deja más cerca, por la ucv 85, hay una losa. Caminando de frente se llega a la 84 y de ahí, la 83. Entonces con esa ruta también me vengo.

E20: ya, en moto me demoro 5 minutos. Dependiendo del semáforo de la 15 porque a veces está libre y en ciertos horarios se llena o se queda estancado. Entonces puede demorar 3 o 5 minutos y me tardo en llegar 10 minutos. Cuando voy en carro, las veces que he ido en carro tengo suerte. No hay mucho tráfico y avanza rápido pues. Sería unos 5 o 6 minutos. Ponle 10 minutos, mientras camino y todo.

En su rutina de regreso también destaca la estrategia para movilizarse de noche, pues el miedo al robo es latente. La entrevistada indica que acude al paradero más cercanos con grupos de amigos. Considera que no sería seguro si lo hiciera sola o solo con una persona más.

E20: (...) Con el tema del horario, de si me van a robar, si tengo miedo en ese sentido. Salgo del trabajo con un grupo de gente cuando es de noche para llegar al paradero. Así que voy acompañada y no me da miedo. Además, la mayoría son hombres con los que trabajo. Se les ve bien agarrados pues. Jajajaja. Tenemos una buena relación laboral, he tenido bastante apoyo a pesar de que soy nueva [profundiza sobre su trabajo].

J: ¿Cuál es el paradero al que te refieres, el que me dices que te acompañan tus compañeros?

E20: Ah, el paradero del grifo. Porque lo más seguro en las noches es ir por el grifo.

J: Ah, no vas por la Avelino Cáceres

J: Ya, pero vas con gente y te sientes segura

S: Si voy con un grupo. No es que salgo yo solita o solo dos personas. Es que la tienda cierra y salen todos. Un grupo sale para un lado y otros para el lado del grifo.

Otra de las rutinas cortas que interesa analizar es la de una negociante de 32 años que atiende la Fuente de Soda ubicada en la Plaza de Huaycán, al lado de la Central de la CUAH. Ella es madre de familia y residente de la zona S de Huaycán. Específicamente reside en una ampliación, organización de talleres de vivienda Santa Rosa. Describe que en ese lugar no hay veredas, y que las pistas llegan solo hasta una parte, luego debe caminar en trocha. Es importante aclarar que la entrevistada se desplaza con su hija que hasta el momento de la entrevista tomaba clases virtuales, durante una hora diaria. Luego, la entrevistada debía ayudarla a cumplir con sus tareas mientras atiende la Fuente de Soda.

J: Ajá. ¿Y hace como esto de la educación a distancia?

E11: Sí. Por celular. Hacen una hora nomás clase.

J: Ah, hacen una hora, ya.

E11: Es de 8 a 9 las clases. O sea, cuando vengo temprano, ella lo hace acá la tarea. Pero cuando ya un poco me demoro, ya en mi casa lo termino de hacer, ya bajo ya tranquila ya.

Se transporta en combi, pero explica que desde el paradero de su zona no pasan carros continuamente. Por lo tanto, tarda un aproximado de 15 minutos mientras llega al paradero y espera a subirse al carro. Además, demora 10 minutos en bajar hasta el paradero de la avenida 15 de Julio.

E11: A ver. Carro seguidito no hay. Tengo que esperar siquiera 10 minutos para que baje un carro.

J: O sea, ¿de tu casa te demoras 5 minutos en bajar las escaleras más o menos?

E11: Sí.

J: Y de ahí...

E11: Tengo que esperar carro. O si no, me bajo regular casi como...

J: Pero de frente tú bajas y ya hay pista para carro.

E11: Sí.

Para regresar a casa, la entrevistada toma el carro en el paradero del parque, donde se forma una larga fila de autos informales que cubren la demanda de desplazamiento hacia las zonas altas del ramal central, donde está la ampliación de la zona S. El trayecto y el tiempo de espera hasta que suba el carro es de 30 minutos en total. La tarifa de subida es de 1.50 soles. Estos carros empezaron a funcionar en el 2019, un año antes de la pandemia. Prefiere este modo de transporte porque la tarifa en moto es de 7 soles, de modo que el ahorro es significativo. Aclarar que el costo del mototaxi es mayor porque solo las motos "torito" tienen un motor que les permite subir la pendiente a las zonas altas. Cabe aclarar que cuando sale del trabajo tarde, entre las 10:30 y 11:00 pm, la entrevistada a veces toma mototaxi.

J: ¿De aquí a cuánto tiempo está más o menos?

E11: De acá será 15 minutos o a más porque el carro uh...

J: Se demora.

E11: En la 15...

J: A esta hora hay más tráfico.

E11: La 15 para esperar siquiera unos 10 minutos para que se llene otros 10 minutos. Casi media hora llevo.

E11: Ahora esos carritos, hay unos amarillos y celestes que van pa la zona.

J: Esos grandes.

E11: Chiquitos. Los piratas como le decimos.

J: Ah ya, no los he visto.

E11: Pequeños en el paradero la 15. Fila de carritos combi.

5.2 Viajes largos: trabajos lejanos

A continuación, se describen dos casos de desplazamientos largos. Estos se realizan principalmente por motivos de trabajo. Implican desplazamientos hacia el Centro de Lima o hacia otros distritos de la Lima Este, como Ñaña, en el distrito de Lurigancho Chosica. El primer caso corresponde a un entrevistado que se desempeña en una entidad estatal. El segundo caso, por su parte, corresponde a una madre de familia que trabaja en eventos los fines de semana en un club por Ñaña.

El entrevistado se desplaza desde Huaycán hasta el Centro de Lima. Acude a su lugar de empleo dos veces a la semana. Si bien es propietario de un auto, acude en colectivo puesto que no tiene acceso al estacionamiento de la entidad.

J: Y esto es en el Centro de Lima, ¿verdad?

E4: Sí, el Centro de Lima.

J: Entonces, ¿el colectivo te deja en qué paradero?

E4: Yo siempre bajo en el parque universitario

J: Ah ya. Y de ahí caminas o te desplazas de otra manera

E4: Si, está cerca el lugar, a una cuadra.

El viaje de ida demora entre una hora y dos horas. El entrevistado reside en la zona A, de modo que se desplaza caminando hasta los paraderos de colectivos ubicados en la intersección entre la av. 15 de Julio y la av. José Carlos Mariátegui. Sale de su vivienda 15 minutos antes de las 8:00 am aproximadamente. En hora punta, el tiempo de espera a que se llene el vehículo es corto, un promedio de 10 minutos. No obstante, el tiempo de traslado depende del nivel de congestión en el ingreso hacia la autopista Ramiro Prialé, en Santa Clara o en Evitamiento.

E4: Entro a las 9, así que tengo que salir de Huaycán a las 8:00 am o un cuarto para las 8:00. Espera un minuto no me cortes por favor.

E4: Así como hoy, por ejemplo, salgo al trabajo para una entidad del Estado, lo hago 2 veces por semana, el resto de días es remoto

E4: Salgo de Huaycán un 1/4 para las 8:00 am para llegar acá a las 9:00 am, ese es el tiempo aproximado, sin congestión, hay días que puedo llegar 10:00 am, 10:30 am si es que Prialé está congestionado o Santa Clara o Evitamiento.

J: Ajá, ¿Pero tú siempre vas en colectivo o en carro?

E4: Estos 2 días, no me brindan el servicio de estacionamiento, me vengo en miniván, en colectivo.

J. Ya, ¿Entonces donde tomas el miniván?

E4: En el paradero 15 de Julio hay 2 puntos para tomar colectivo para el Centro de Lima

J: Ajá, uno que está por MIFARMA ¿no?

E4: Exacto, el otro está al frente

J: Ajá, ¿Cuál tomas tú? ¿Cualquiera?

E4: La verdad que tomo cuando veo un vehículo grande, en los chiquitos no entro. Tengo que tomar los más grandes, los normales

J: Ya, claro para que vayas cómodo

E4: Exacto, hay unos pequeñitos donde no la hago. Vengo muy incómodo

El viaje de regreso también lo realiza en colectivo. Debido a que sale del trabajo antes del horario de mayor congestión, puede llegar en una hora a su vivienda. Además, toma el colectivo en el paradero “el Hueco” donde los carros se llenan rápido por las personas que acuden a realizar compras.

J: Ok... ya, entras a las 9, que más haces, ¿Imagino que estás chambeando hasta las...?

E4: 3:00 pm, 4:00 pm y luego ya me retiro, busco los lugares para colectivo aquí en el Centro de Lima, uno que está en Chota y otro que está en el Centro detrás del “Hueco”.

El segundo caso corresponde a Rosa, quien reside en la zona K y se desempeña en un club en Ñaña. Es madre soltera con dos hijos en edad escolar, de modo que sus rutinas diarias prevén el uso del tiempo en actividades de cuidado tales como preparar desayunos y almuerzos. Cuando sale a trabajar deja a una persona encargada (generalmente su hermana). Su horario de entrada es a las 8:00 am, por lo que sale a las 7:00 am de su vivienda. Toma dos carros para llegar. Primero, uno que la traslada de la zona K a la av. 15 de Julio, y desde ahí, un carro hasta Ñaña.

E17: Ahora mi rutina para ir a trabajar ya, salgo normal temprano, igual dejo cocinado, dejo todo y acá se queda mi hermana o alguien que se tiene que quedar con los niños porque el mayor tiene clases todos los días (...)

J: Para ir a Ñaña.

E17J: ¿Y cómo es el tema de los pasajes?

R: Ya me cobran un sol acá a la 15 y un sol hasta Ñaña

J: ¿Y a qué hora llegas a Ñaña y hasta qué hora?

E17: A Ñaña tengo que llegar 8 en punto. Entonces yo de acá me voy temprano. 7, 7:10 estoy saliendo. La cosa que en mi trabajo ya tengo que estar 8 en punto.

J: Sí, claro. Todo el trayecto caminando más el bus, te suma una hora.

E17: Sí, teóricamente.

La jornada laboral de la entrevistada varía. Su horario de salida es a las 5:00 pm, pero puede tardarse hasta las 8:00 pm los días en los que hay eventos. Toma cústers o combis que toman la ruta hacia Huaycán por la av. Avelino Cáceres. Al llegar al cruce con la av. 15 de Julio, debe caminar hasta el cruce con la av. Jose Carlos Mariátegui, donde toma un mototaxi hasta la zona K, que para subir le cobra 2

soles. En total gasta 4 soles, el doble del viaje de ida. En términos de tiempo, tarda menos en el desplazamiento de regreso, pero afecta el tráfico que se genera en la av. 15 de Julio dentro de Huaycán.

J: Ajá. ¿Y a qué hora regresas para tu casa?

E17: Si es que hay evento, salgo a las 7, a las 8. Si hay eventos. Si no hay eventos, la atención normal es hasta las 5, pero nunca sales 5 en punto. Siempre sales 5:30, ponle ya 6. Y ya pues. Regresa. Camino y lo que tomas... Ahí gastas más en pasaje

J: Por la que da a Avelino Cáceres.

E17: Acá por El Encanto también.

J: ¿Por donde pasa la Lorito?

E17: Ajá, sí. El establo donde venden leche, ya es algo por ahí. Y de ahí tengo que tomar moto [mototaxi] pues.

J: Ya, ¿y una moto desde dónde?

E17: Desde la espalda hasta la 15 de julio. La 15 de julio tengo que caminar para tomar, este, para salir a la pista principal donde están los carros, que es la 15.

J: Ah ya, entonces sí es más movilidad al regreso.

E17: Sí. Ahí sí me gasto más pasaje porque incluso si salgo [ininteligible 49:39] bajo en el paradero como le digo y de ahí tomo una moto que me cobra 2 soles hasta arriba. Prácticamente en pasaje me gasto para [ininteligible 49:48] 4 soles.

5.3 Viajes de los operadores

A continuación, se describen las rutinas de dos operadores. Por un lado, el de un mototaxista y líder de la Federación, que además de trabajar con el mototaxi, tiene un puesto en el mercado La Arenera. Por otro lado, se describe la rutina de una operadora que reside en una ampliación de Horacio Zevallos y es madre soltera con tres hijos.

El entrevistado es operador de mototaxi. La utiliza para trabajar durante periodos cortos, para realizar compras en el mercado mayorista para abastecer el negocio de su esposa en el Mercado La Arenera, así como para realizar las diligencias correspondientes en su rol de dirigente de la Federación de Mototaxistas de Huaycán.

Usualmente inicia su rutina a las 5:00 am. Trabaja entre las 5:30 y las 8:00 am. Luego hace una pausa para desayunar, y vuelve a trabajar hasta el mediodía. Luego de eso, detiene su jornada para almorzar. En algunas ocasiones realiza un turno más de trabajo en mototaxi o, si no, se dedica a otros roles. Considera que trabaja poco con la moto y por ello no gasta mucho gas a la semana.

E2: Lo que yo salgo en la mañana a las 5, raras veces salgo 4:30, pero más a las 5 o 5:30, trabajo hasta las 8, mayormente es hasta las 8, porque mi hija, ya entra a estudiar. Entonces, yo bajo aquí a las 8, 7:30, a esa hora estoy, preparo mi desayunito, aquí tengo mi cocina, tomamos desayuno y de ahí, me salgo a trabajar hasta las 12, de las 12, ya no salgo ya, ¿no? Ya preparo mi almuerzo, ya almorzamos y si hay alguna diligencia, hago mis documentos y si es que hay alguna reunión de parte de la municipalidad, yo me voy.

E2: Claro, vengo utilizo mi moto y para hacer compra yo me voy a la parada, también utilizo mi moto, ya no utilizo carro nada de eso, sino me voy con mi moto.

En su caso, resulta interesante que se desplace hasta el Mercado de Santa Anita a abastecer el puesto de su esposa en La Arenera. Describe que sale a las 3:00 am dos días a la semana y tarda un aproximado de 2 horas y media, ida y vuelta.

J: Ah, ¿de acá se va?

E2: Sí

J: ¿A qué hora?

E2: Los martes y viernes, me voy a las 3 de la mañana.

J: Ya, y ¿cuánto tiempo se demora?

Una hora de ida y de regreso una hora y media.

J: ¿Por el tráfico verdad?

E2: Ajá

J: Y, ¿cuánto de gasolina se gasta?

E2: Es a gas.

J: Ah ya, usa gas.

E2: Sí, mi moto es a gas y yo le hecho 20 soles o 25 soles, y gasto en 2 días, como no trabajo mucho, en la mañana un poco y en la tarde, ya me dedico a ayudar a mi señora, entonces, no consume mucho.

Por otra parte, la otra operadora es madre soltera. Ella reside en Horacio Zevallos, específicamente en el Asentamiento Humano Señor de Muruhuay, de modo que cubre rutas diferentes a la mayoría de los operadores entrevistados, principalmente hacia el cruce de la avenida Horacio Zevallos con la Carretera Central.

Con respecto a su rol de madre soltera, es importante recalcar que la actividad laboral como transportista, le permite realizar tareas de cuidado tales como realizar compras para el hogar y movilizar a sus hijos hacia la escuela, por ejemplo. Además, la entrevistada aclara que establece sus horarios de trabajo en correspondencia con su disponibilidad para realizar las labores de cuidado.

J: ¿y en qué momento usted empezó a hacer mototaxi?

E13: Cuando yo estuve ya un año viviendo, aprendí a manejar moto. No había trabajo.

J: la moto fue una opción para usted

E13: La empecé a alquilar, señorita.

J: ¿y ahora usted tiene moto propia o sigue siendo alquilado?

E13: No, mi moto propia tengo, una carreta

J: ¿hace cuánto tiempo tiene su moto?

E13: 7 años. Alquilé medio año cuando vine de allá (de la sierra) y luego tuve mi moto.

J: me imagino usted es la jefa de hogar y usted solventa su familia principalmente con la actividad del mototaxi.

E13: Sí con eso yo sustento a mis hijos (...)

J: Pero, por ejemplo, me refiero... ¿cuántos días de la semana usted suele hacer moto?

E13: yo salgo a trabajar 2 de la mañana hasta las 6, 7 de la mañana. Tengo mi hijo de 8 años que tengo que atender, mi hija estudia, mi hijo también. Ya me quedo en la casa.

Por último, este caso ejemplifica la precariedad del empleo como transportista. La entrevistada especificó el impacto de la pandemia en sus ingresos, que, hasta la fecha de la entrevista, generó estragos en su situación económica.

6. Impactos del covid

Las entrevistas dan cuenta de los impactos del covid en las trayectorias de vida de los habitantes de Huaycán. A continuación, se describe las principales dimensiones en las que se evidenciaron cambios significativos. Cabe aclarar que entre los entrevistados no hubo casos de cambio de residencia tras la pandemia.

- **Enfermedad y defunciones**

Los entrevistados describen que ellos o miembros de sus familias se enfermaron durante la pandemia. Ello implicó periodos de desempleo y pérdida de ingresos. Además, los dirigentes o miembros de asociaciones de transporte describen conocer muchos casos de fallecimientos de compañeros y afiliados.

E2: Bueno, con la pandemia es como te digo, esta enfermedad casi, digamos, el 20% de los afiliados ya han fallecido.

E7: Sí, le fue fácil. Como estaba en remate, hemos comprado con un préstamo del banco. Justo en ese tiempo mi esposo se enfermó de covid y no había de donde que surja el dinero. Entonces lo único que nos traía era mi hijo.

- **Pérdidas y cambios de empleo**

Se identifican casos de pérdida de empleo durante la pandemia. Por un lado, debido al cierre de puestos de trabajo no esenciales y, por otro, a las medidas restrictivas de la cuarentena, que aplicó principalmente a mototaxistas y vendedores ambulantes. Asimismo, tras periodos de desempleo, los entrevistados cambian de rubro, de profesor de danza a mototaxista, de empleada en call center a vendedora en supermercado, entre otros.

E1: La verdad que creo que a todos nos ha pasado, eh, cuando empezó este tema de la pandemia todos pensábamos que este era una cuestión de, de un par de semanas por exagerar, eh, nadie guardó pan para mayo, nadie, entonces eso nos ha llevado a una situación, a una crisis en cada familia, y no solo a una crisis económica, sino también emocional. Eh, yo he sido testigo, ¿no? De- tengo en el whatsapp la información de cada uno, me comunico a veces por interno, hasta sus problemas internos a veces me comunican, me dicen "Jenny", en lo que yo puedo, eh, trato a veces de ayudarles, pero la primera semana, eh, cuando se dio ese decreto yo saqué un comunicado, y les decía pues que por esto de la pandemia, ¿no? Ya todos van a tener que irse a su casa, nadie va a poder servir, hacer servicio, nadie, nadie, nadies, está prohibido, porque quien desobedecía esa norma pues iba a ser sujeto de llevarlo al depósito y pagar dinero y ustedes de dónde. Entonces así fue, todos nos encerramos en nuestra casa.

E3: Ha pasado por agosto. Sí, más o menos agosto setiembre ya. Lo de la pandemia, no había mucho trabajo y bueno, pues, empecé a trabajar con la moto. Y bueno, no me fue muy mal. Para qué te miento. Cuando agarro la moto, me va bien. Ningún problema. Me adapto y no tengo ningún problema en trabajar, ¿no?

- **Modalidad de trabajo**

En algunos casos, los entrevistados cambiaron a la modalidad de trabajo virtual. En el caso del director de una plataforma de comunicaciones en redes sociales, así como otros casos vinculados a la docencia y a la publicidad, optaron por esta modalidad durante la cuarentena y actualmente continúan empleando.

E4: Ehhhh mira en realidad he tenido una oficina, pero con todo este de la pandemia, ya no tenía sentido tener una oficina así que comenzamos a trabajar remoto y con los chicos que también trabajamos también son diseñadores, todo es remoto, y bueno supongo que llego para quedarse, tiene muchas facilidades y también restricciones trabajar remoto, así que estamos trabajando de esa forma

7. Principales problemas y conflictos

- **Incumplimiento de las rutas de transporte**

Con respecto a los temas de movilidad, se identificó que uno de los principales es el incumplimiento de las rutas de combis cuyo paradero final yace en alguno de los tres ramales de Huaycán. Los usuarios, dirigentes y funcionarios coinciden en que esta situación perjudica gravemente a los usuarios de transporte público en Huaycán.

Si bien se describe el incumplimiento de rutas, se deriva en la falta de vehículos grandes, con gestiones más eficientes que obligan el cumplimiento de la ruta, por ejemplo. Según el representante del área técnica de transporte de la Municipalidad Distrital de Ate, actualmente no hay oferta de transporte público con unidades de transporte de alta capacidad. Sólo los "Loritos" que salen de Huaycán y pasan por Prialé, hacia el Centro de Lima. En Santa Clara tampoco hay oferta de unidades grandes, pero en este sector de Ate no hay espacio para estacionamientos de unidades. Actualmente sólo acceden a la oferta que existe en la Carretera Central. En sus palabras "las rutas están diseñadas a la medida de la empresa, no de la necesidad real del servicio". Además, precisó que el Callao afecta directamente la dinámica del transporte público en Ate con la aprobación de nuevas rutas sin coordinación interdistrital. Se mencionan las rutas CR 44, CR 43 y CR 42. Las rutas de combis rojas y azules se aprueban con paradero inicial en Ventanilla y con paradero final en Ate. Si bien actualmente la ATU tiene dicha competencia, en opinión del funcionario, no se proponen rutas con criterio técnico.

- **Vulnerabilidad económica tras la pandemia**

El perfil socioeconómico de los habitantes de Huaycán corresponde a población en situación de vulnerabilidad, de bajos ingresos e ingresos medios bajos. La pandemia funcionó como un "shock" a través del cual muchas familias perdieron empleo. A raíz de eso, se evidenció la organización y gestión de ollas comunes. Esta característica destaca en un territorio como el de Huaycán donde la autogestión y la organización vecinal han tenido protagonismo en su proceso de desarrollo urbano.

E12: De verdad, creo me he salvado por algo digo yo también, ¿no? Entonces, eh, pero sí ha alejado, ¿no? Ha alejado esta situación. Entonces, el otro tema ha sido y es la situación de dificultad en cuanto al trabajo, hay mucha gente que cuando he subido a las zonas altas están careciendo de situación económica, de levantar la ollita, ¿no? Entonces sí se han formado ollas comunes, pero no es suficiente, no es suficiente, ¿no? Porque tú vas, estás, te rompe el corazón con decirte mi vecina de tal lado es una madre soltera, el esposo está en la cárcel y hay varios niñitos, cinco niños, cuatro niños que la señora se va a buscar el pan del día, lo deja a los niños, yo del comedor hay días que cocino cuando hay, hay días- no, de la olla común, hay días que

cocino, hay días que no cocino, pero los niños vienen a mi casa, llorando me dice la dirigente, ¿no? ¿Qué puedo hacer yo por esos pequeños, no?

- **Inseguridad ciudadana**

Los residentes indican que la inseguridad ciudadana es uno de los principales problemas que atraviesan en Huaycán. Se identifican puntos de inseguridad en las diferentes zonas. Sin embargo, la particularidad radica en que se profundizó en las experiencias de los operadores. Se identifica que los operadores informales, que no tienen registro con asociaciones, empleando los mototaxis como herramienta de trabajo, pero también para efectuar asaltos a los usuarios.

8. Enfoque diferencial

Se identifican importantes diferencias de género en términos de rutina y experiencia cotidiana de movilidad y de roles en los procesos de organización y gestión del transporte.

En primer lugar, se identifica que las mujeres, debido a sus labores de cuidado, deben estructurar sus rutinas considerando las rutinas de sus hijos. Por ejemplo, en un contexto en el que los colegios han adoptado la modalidad virtual, las madres asumen tareas de cuidado mayores. Muchas indicaron que sus hijos solo acceden a una hora de clase virtual, mientras que dedican el resto del día a resolver tareas que sus profesoras les dejan a través de whatsapp. En consecuencia, las madres trabajadoras deben organizar su tiempo para acompañar a sus hijos en el proceso. Eso incluye no solo estar atentas a sus necesidades para lo cual deben llevarlos a sus centros de labores, sino también otorgarles sus celulares o computadoras para que puedan asistir a sus clases o realizar sus tareas.

Las entrevistadas también desarrollan estrategias de movilidad en las que priorizan su seguridad ante posibles situaciones de robo y acoso. Es común que las mujeres se preocupen más por este aspecto. Así, sus estrategias van de tomar mototaxis de asociaciones conocidas, o acudir a los paraderos acompañadas durante la noche.

Por último, se identifican diferencias en el acceso a empleo. Son escasos los casos donde acceden a trabajos estables o de mayor remuneración. Además, sus empleos las vinculan principalmente a Huaycán o Lima Este, más no a Lima Centro. Además, en relación al empleo como operadoras de transporte, solo se entrevistó a una mujer con este perfil, a comparación de cuatro hombres con empleos ligados al transporte en Huaycán.

9. Particularidades del caso

- **Prácticas de clientelismo con relación al transporte**

En Huaycán, se identifica que, ante situaciones de desempleo o crisis económica, el transporte constituye una fuente de trabajo formal o informal. Las entrevistas permitieron identificar dos hitos que promovieron la inserción de nuevos operadores de mototaxi. Primero, la migración hacia Lima y segundo, la pandemia. Muchos comienzan sus trayectorias adquiriendo un vehículo sin registrarlo en una empresa o asociación; sin embargo, en el largo plazo, sí deciden registrarse. De hecho, muchos operadores que actualmente pertenecen a una asociación, fueron informales cuando empezaron a operar.

En ese contexto, la demanda de generar nuevas empresas de mototaxis aumentó. Al profundizar en el procedimiento para el registro de empresas, así como de su sostenibilidad, se entrevistó a dirigentes de asociaciones y empresas, operadores y un funcionario de la subgerencia de transporte de la Municipalidad de Ate. Sus testimonios permiten identificar que el gobierno local otorga permisos a empresas por motivos clientelistas. Los contactos entre empresarios y miembros de la municipalidad afianzan situaciones de otorgamiento de favores: el registro de una nueva empresa a cambio de votos de los socios a favor del candidato o agrupación política. El ejemplo más significativo es el de la empresa de mototaxis “Oscar Benavides” que lleva el nombre de un exalcalde de Ate, que se mantuvo en el gobierno local durante cuatro periodos consecutivos.

E1: La ordenanza dice, por ejemplo, que de paradero a paradero tiene que ser mínimo 100 metros, no puede poner otra empresa ahí porque nos vamos a quitar pasajeros [suena celular] o va a generar que se peleen, va a generar desorden. ¿Qué pasa? Que empresa, una, alguien genera, construye su propia empresa nueva y la municipalidad le dice "ya, bueno, yo te voy a ayudar, tú ayúdame a hacer la campaña, ponte mi polo, camina y termina, yo entro y te doy tu resolución", ¿no? Y eso es lo que se ha generado [suena celular] en estos últimos tiempos, ¿no? Entonces hay empresas que tienen sus paraderos, en realidad no lo usan, solo está en papel, pero luego están invadiendo el paradero de ellos de otras empresas. Y ese es un desorden ya, entonces esas cosas por ejemplo las municipalidades lo que tienen que tener mayor control ahí y mayor transparencia también [suena celular] en su gestión, ¿no?

E1: Eh, pero este, lo que sí te puedo decir es que los últimos tiempos lo malo, y no solo pasa en Ate, pasa en muchos municipios, que los municipios, alcaldes, se crean empresas nuevas, les generan expectativas, ¿no? Y los utilizan por ejemplo para temas de campaña.

- **Organización local y gestión del transporte**

Huaycán se caracteriza por su estructura de organización vecinal, que se jerarquiza desde las dirigencias de cada barrio o UCV, hasta la dirigencia central. Desde su fundación, hasta la fecha, se realizan votaciones para elegir a sus representantes. Si bien la participación es escasa en la actualidad, los representantes electos tienen un rol significativo en los proyectos y negociaciones que se realizan con los diferentes niveles de gobierno a favor de Huaycán.

El comité de la dirigencia central de Huaycán ha tenido un rol protagónico en los procesos de mejora y acceso al transporte público de la zona. Tal como se ha señalado en capítulos anteriores, existe una oferta escasa de transporte público de calidad en Huaycán. Frente a ello, la dirigente Irene Ticse y su directiva participaron del proceso de solicitud de buses de transporte público. Según dos dirigentes que conocieron la gestión de Ticse, la directiva solicitó al gobierno central la disposición de nuevas líneas de buses. Si bien la incorporación de las líneas de buses no se debió solo a la solicitud de las dirigencias, finalmente ingresaron los “Loritos”, la “Etul 4” y el corredor 512. Este último amplió su ruta

hasta Huaycán, también debido a la participación de la dirigencia central en diversos espacios de gobierno y gestión. En las entrevistas las dirigentes describen haber participado en reuniones con representantes de empresas privadas de transporte público.

E1: Sí, ahora la secretaria general, Irene Ticse, la que dejó el cargo justamente ha solicitado ya al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ¿no? Que se pongan acá una línea, como, así como los verdes que han entrado, los loritos, porque hizo su gestión y entraron esos carritos.

E12: Mira, por ejemplo, mm, el 2017, ingresó uno de los carros que es de la línea la 516, el corredor verde. Este corredor verde ingresó con nuevas líneas, nuevo, para Huaycán, nosotros dijimos "qué bueno", ¿no? Y nos enteramos tiempo después de que este corredor tenía una ruta desde el 2014 para que ingrese a Huaycán, pero por la Carretera Central, y como la Carretera Central ahorita está en plena construcción del tren. Por eso empezó a cubrir la ruta por la Ramiro Prialé.

Las dirigentes, al describir la situación del Corredor 516, cuando dejó de funcionar tras los primeros meses de la pandemia, indican conocer acciones políticas y de gestión que ocurrieron entre la empresa y Protransporte.

E12: Ya no, entonces con la 516 he podido entender, comprender más, ¿en qué sentido? Si a ellos el anterior gobierno municipal de Lima le aprobó esta situación, cuando ingresó Muñoz ellos dijeron que no era así, "tu ruta no es esta, tu ruta es la otra", y tú tenías que ir, tú tenías que ir por la Carretera.

Por último, la dirigencia actual mantiene en agenda la demanda de ingreso de nuevas unidades de transporte público a Huaycán que recorran la ruta por la Carretera Central, la cual solo es abastecida por combis que incumplen sus rutas en la actualidad.

E12: Los miembros son nuevos, ¿no? Son nuevos compañeros de diversas zonas, entonces, ¿nosotros qué vamos a plantear y hemos planteado? Para el ingreso de nuevas unidades, grandes a Huaycán, porque las dos que tenemos no basta.

Bibliografía

ARGUELLES, Sebastián. "Más allá de la participación: Una mirada a la experiencia de los protagonistas del Proyecto urbano integral de Huaycán". Tesis (Lic.). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2017.

CALDERÓN, Julio y Luis OLIVERA. Municipio y pobladores en la habilitación urbana: Huaycán y Laderas de Chillón. Lima: DESCO, 1989.

FIGARI, Eduardo. "Huaycán: Una experiencia de urbanismo popular". En: Huaca, Vol 1, pp. 26-30. s.f.

RICOU, Xavier. "Huaycán. Una experiencia de habilitación urbana". En: Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines Vol. 18, N° 1, pp. 65-85, 1988.

ÑIQUEN, Jimena. "Entre la necesidad y la acumulación. Una aproximación al rol del suelo y la vivienda en los procesos de reproducción y movilidad social de los sectores populares. El caso de las familias fundadoras de Huaycán, Lima". Tesis para optar el Título de Licenciada en Sociología, 2018