



UNIVERSIDAD
POLITÉCNICA
DE MADRID

POLITÉCNICA

ANÁLISIS CUALITATIVO SOBRE LA MOVILIDAD LABORAL EN LIMA METROPOLITANA EN BASE A ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS: REFLEXIONES SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y LA EQUIDAD

NATHALIE PALOMA DÍAZ DEL VALLE
TUTORA: ANDREA ALONSO RAMOS

TRABAJO
FIN DE MÁSTER

MÁSTER UNIVERSITARIO EN
PLANEAMIENTO URBANO
Y TERRITORIAL

CONVOCATORIA:
ENERO 2022



RESUMEN

La consolidación de la ciudad de Lima, de la mano de las influencias del modernismo europeo y estadounidense, data de fines del siglo XIX, lo que le otorgó cierto atractivo a la capital peruana para los migrantes del interior del país. Como consecuencia del fenómeno migratorio que se inició entonces, la población de Lima aumentó exponencialmente lo que conllevó a un crecimiento descontrolado de la urbe, produciendo el hacinamiento de los predios del centro histórico y el alza de los costes de alquiler, por lo que los sectores populares optaron por la autoproducción del espacio periférico. Esto dio como resultado la segregación socioespacial y la desigualdad en Lima presente al día de hoy, donde los sectores socioeconómicos con mayor poder adquisitivo se concentran en Lima Centro, mientras los más desfavorecidos en la periferia. Esta desigualdad se acentúa a partir de la falta de consolidación del sistema de transporte en las zonas periféricas, principalmente, conllevando a una problemática en el equitativo acceso a oportunidades puesto que los servicios de calidad como educación o salud, así como el empleo, el comercio o la recreación se concentran, en gran medida, en el centro de la ciudad, lo que se ha visto expuesto por la pandemia por Covid-19.

El presente Trabajo Fin de Máster busca investigar sobre la relación entre equidad y accesibilidad y cómo el sistema de transporte contribuye en la segregación socioespacial de las personas de la periferia de Lima Metropolitana con el fin de analizar la equidad en el acceso a oportunidades, sobre todo, de empleo. Por ello, se realizaron veinte entrevistas semiestructuradas para poder conocer la opinión de los diversos participantes y lograr los objetivos planteados. De este modo, se seleccionó una muestra con perfiles sociales variados en la que se encuentran expertos en temas de movilidad y urbanismo, entre académicos, consultores y servidores públicos; así como personas en riesgo de exclusión social, contando con la participación de personas con diversidad funcional y representantes de vecinos de la periferia, específicamente, de Villa María del Triunfo, en Lima Sur.

Luego de analizar los indicadores extraídos de las respuestas, se llega a la conclusión de que las características personales influyen en diversa proporción en los patrones de movilidad de los habitantes, siendo la característica económica crucial para los sectores populares. Si bien el transporte colectivo podría considerarse un modo bastante asequible para los expertos, para los representantes de vecinos representa una parte significativa del presupuesto del hogar. Esto se acentúa aún más en el contexto actual donde las tarifas se han incrementado al doble de lo que eran antes de la pandemia, por lo que se infiere la dificultad de los expertos en la identificación de dicha barrera económica que encuentran los habitantes de la periferia en su movilidad diaria. De este modo, se concluye la importancia de incorporar diversos grupos en la muestra de las entrevistas a fin de introducir todas las perspectivas. Las personas en riesgo de exclusión social, asimismo, son quienes encuentran mayores dificultades en su movilidad ya que no se da una cobertura total del sistema de transporte, sobre todo en las zonas periféricas y esta no reúne las condiciones de accesibilidad generalmente. Asimismo, el problema de la inseguridad de Lima queda reflejado en los resultados ya que la población prioriza la seguridad personal frente al miedo al contagio por SARS-CoV-2, muy distinto a lo reflejado en otras investigaciones del contexto europeo y asiático donde los resultados muestran la predominancia del miedo al contagio sobre la seguridad personal.

Contenido

INTRODUCCIÓN: equidad y acceso a oportunidades	3
a. Relevancia del tema	5
b. Objetivos e hipótesis	6
ESTADO DEL ARTE: accesibilidad y segregación social	7
CASO DE ESTUDIO: Lima Metropolitana	10
a. Contexto histórico	11
i. Datos históricos.....	11
ii. Comunidad: acciones y prácticas.....	12
iii. Administración pública: políticas y prácticas	12
b. El (poli)centrismo de Lima Metropolitana.....	15
METODOLOGÍA: Entrevistas semiestructuradas.....	17
a. Selección de la muestra	17
b. Diseño de la entrevista.....	25
c. Recogida y análisis.....	26
RESULTADOS.....	26
CONCLUSIONES	40
BIBLIOGRAFÍA.....	45
ANEXO 1: Modelo de entrevista realizada.....	52
ANEXO 2: Compendio de entrevistas realizadas	53

INTRODUCCIÓN: equidad y acceso a oportunidades

En el periodo comprendido entre 1940 y 1981, Lima sufrió un incremento poblacional de tal magnitud que la composición territorial del Perú pasó de ser 65% rural y 35% urbana, a 35% rural y 65% urbana como respuesta a diversos factores que se dieron en el país y que favorecieron la migración del campo a la ciudad a pesar del escenario hostil en el que se enmarcó (De Soto, Ghersi y Ghibellini, 1986). Entre las principales causas se tiene la decadencia del agro que, sumada a la industrialización de la capital peruana con una proximidad excepcional al primer puerto del Callao, incrementó el abandono del campo en búsqueda de nuevas oportunidades en todos los ámbitos: educacional, de salud, recreacional, laboral, etc. Además, a partir de los problemas de comunicación evidenciados en la Guerra del Pacífico (1941-1945), se dio un proceso de reordenamiento total del Perú con el fin de crear nuevas vías de comunicación. Asimismo, la indudable superioridad en las condiciones de vida de la capital, como por ejemplo una tasa de mortalidad infantil menor o el acceso a un sistema de salud de mejor calidad, favoreció su atractivo frente a otras zonas urbanas.

Este incremento poblacional tuvo lugar en un espacio que no se encontraba preparado para cubrir las demandas de la población tales como la de vivienda o la de acceso a oportunidades. Lima, además, para aquel entonces no contaba con políticas públicas que dieran frente al derecho a la vivienda que dichos peruanos demandaban a su llegada a la capital o que garantizaran la equidad en el acceso a oportunidades. Más bien, las políticas de inicios del siglo XX estaban enfocadas a segregar, de uno u otro modo, a la población proveniente del campo y mantener cierto hermetismo en la capital (De Soto et al., 1986).

En un contexto como este y teniendo la necesidad de satisfacer sus necesidades inmediatas, los inmigrantes vieron en la autoproducción del espacio una respuesta a sus demandas de vivienda, un modelo que significó para muchos la única forma de acceder a la vivienda en la ciudad a pesar de darse en condiciones extremadamente precarias (Secchi, 2013). En ese sentido, el siglo XX representa un periodo de transformaciones de la ciudad generadas por los procesos migratorios, el aumento de la población y la inminente expansión de la ciudad "ilegal". Esta dispersión urbana es uno de los principales problemas que afrontan las metrópolis latinoamericanas ocasionado por el monocentrismo predominante en dichas urbes. Como consecuencia se tiene una mayor ocupación del suelo sumado a la dificultad de provisión de servicios básicos, un sistema de transporte ineficiente, un mayor consumo energético con mayores emisiones y, sobre todo, a la segregación socioespacial y económica.

Del mismo modo, la segregación socioespacial puede existir en distintas formas según la localización de los puestos de trabajo, de la movilidad y del uso del territorio público (Rodríguez Vignoli, 2008), además del acceso de los recursos educativos y sanitarios de calidad. Asimismo, el territorio modifica la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales y condiciona la forma en que estos grupos pueden interactuar entre sí y con el resto de la sociedad (Gacitúa, Sojo y Davis, 2000). Estas formas propiciarían una mayor desigualdad en las sociedades al entenderse como un elevado costo, tanto en tiempo como en dinero, para los grupos históricamente segregados.

Para el caso latinoamericano, esta segregación se ve sumamente reflejada en la organización espacial de los grupos sociales tomando en consideración el monocentrismo y su oposición con la periferia. Por lo tanto, la constitución de las ciudades latinoamericanas se ha dado sobre un modelo donde los barrios compuestos por población segregada y con menor poder adquisitivo se localizan en las grandes periferias en un intento de permanecer lo más cercanos posibles a los centros urbanos de las ciudades, en su mayoría capitales, acentuando aún más el problema de dispersión urbana y evidenciando la falta de equidad e igualdad de acceso a las oportunidades. La actual organización de la ciudad [limeña] reproduce desigualdades socioespaciales y las vuelve persistentes. (Vega Centeno, Dammert Guardia, Moschella, Vilela, Bensús, Fernández de Córdova y Pereyra, 2019).

Asimismo, es necesario hacer hincapié en la relación entre desigualdad y movilidad. Tal como señalan Stanley, Hensher, Stanley, Currie, Greene y Vella-Brodrick en su artículo *Social Exclusion and the Value of Mobility*, la exclusión social describe la existencia de barreras que hacen difícil o imposible para las personas participar por completo en la sociedad. Sobre esto, no deberíamos hablar solo de bajos ingresos y desempleos, sino también de salud pública de mala calidad, educación limitada y movilidad deficiente que son otras barreras de la exclusión.

La pandemia por el nuevo virus SARS-CoV-2 que tuvo origen a fines del 2019 y contra la que aún se batalla, no ha hecho más que exponer los grandes desafíos y desigualdades del planeta a partir de cambios en la vida de los habitantes. Las restricciones impuestas por los diversos gobiernos a nivel mundial en un intento de frenar el impacto del Covid-19, así como el temor de las personas a contagiarse, han afectado no solo la forma de interactuar de los habitantes, sino también de moverse y las dinámicas de las ciudades. Es así como el uso de los diversos modos de transporte ha variado considerablemente, reduciendo la utilización de los modos colectivos y dando preferencia a los activos. Para el caso de Lima, por ejemplo, tenemos que antes de la pandemia el uso del bus (combi o coaster) era del 29.0%, mientras que para fines del 2020 se redujo a un 20.9%. (Lima Cómo Vamos, 2021)

En ese sentido, la movilidad deficiente que está presente en Lima con una insatisfacción del 63.7% del transporte público (Lima Cómo Vamos, 2021) es claramente una de las barreras de exclusión social sobre las que también hay que trabajar para que así las personas puedan acceder y participar de la sociedad, más aún en un contexto de mayores desafíos como es la pandemia.

El presente Trabajo Fin de Máster busca contribuir al estudio de la dinámica de Lima Metropolitana centrándose en la problemática de la movilidad en relación al empleo y la dicotomía del centro y la periferia de la ciudad. En relación con eso, está organizado en cinco capítulos, además de la bibliografía y la presente introducción. El segundo capítulo aborda el estado del arte sobre la relación entre accesibilidad y segregación social, el eje principal de esta investigación, para poder tener una visión general de lo ya estudiado sobre este tema y el punto en el que se encuentra su estudio, considerando, además, la particularidad del caso latinoamericano y el contexto de la pandemia por SARS-CoV-2.

El tercer capítulo se centra en el análisis del caso de estudio de la presente investigación y en él se expone el contexto histórico de la ciudad de Lima y su organización espacial, poniendo en evidencia las políticas y prácticas que se han dado de parte de la administración pública y las acciones y prácticas tomadas por la comunidad en su construcción y organización, para luego realizar una aproximación a la Lima actual y su poli – centrismo.

El cuarto capítulo resume la metodología empleada en la investigación: las entrevistas semiestructuradas, partiendo de la justificación de su uso para alcanzar los objetivos planteados, la selección de la muestra, el diseño de la entrevista, la realización de las mismas y la posterior recogida y análisis de los resultados obtenidos.

El quinto capítulo expone los resultados de las veinte entrevistas semiestructuradas realizadas a expertos y grupos en riesgo de exclusión social, analizando los patrones de accesibilidad de los habitantes de la periferia limeña en relación a los puestos de empleo, principalmente, y exponiendo las limitaciones que encuentran en su movilidad laboral.

Por último, las conclusiones se encuentran en el sexto capítulo de este Trabajo Fin de Máster, las cuales exponen los desafíos de la accesibilidad en Lima enfocados en lograr la equidad de la población de la capital en el acceso a las oportunidades.

a. Relevancia del tema

El derecho a la igualdad forma parte de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de la ONU de 1948, donde se reconoce a los seres humanos libres e iguales en dignidad y derechos. En ese sentido, toda persona tiene derecho, además, a condiciones equitativas de trabajo. Este derecho fue nuevamente mencionado en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ICESCR) abierto a firma en el 1966 y que entró en vigor en el año 1976. En su Observación General 18 se detallan las características esenciales de dicho derecho: disponibilidad de empleos, accesibilidad a ellos y aceptabilidad y calidad de los mismos. De estas, para el presente Trabajo Fin de Máster es pertinente detenerse en la accesibilidad al trabajo que contempla tres dimensiones importantes en esta investigación: la no discriminación, la accesibilidad física y el acceso a la información. La no discriminación en el acceso al trabajo, sin lugar a dudas, mantiene una relación estrecha a la igualdad de las personas que se plantea líneas atrás. Los Estados, además, deben asegurar que los espacios de trabajo sean accesibles para todos en general y, en particular, para las personas con movilidad reducida. Por último, todas las personas tienen derecho a acceder a la información sobre oportunidades de empleo.

En cuanto al ámbito nacional, en la Constitución Política del Perú de 1993 se reconoce el derecho fundamental a la igualdad y no discriminación por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole en el Artículo 2 del Capítulo I destinado a los Derechos Fundamentales. Sin embargo, el derecho a condiciones equitativas de empleo relacionados a la accesibilidad no es tomado en consideración en el Capítulo II de los Derechos Sociales y Económicos, centrándose únicamente en los asuntos salariales y sindicales tal como lo señalan los artículos comprendidos entre el 22 y el 29. No obstante, en el Artículo 26 se

hace referencia a la igualdad de oportunidades sin discriminación como principio que regula la relación laboral.

Como comentaban Julio Cotler y Ricardo Cuenca hace casi diez años, es común afirmar que el Perú es uno de los países más desiguales de América Latina no solo en términos económicos, sino también en términos sociales, étnicos-culturales y regionales. Si bien para el año 2019 se registraba un progreso sostenido en su desarrollo humano con una tasa acumulada de más del 60% desde el año 2003, las desigualdades continúan siendo generalizadas y existen grandes diferencias territoriales. Las mejoras que se dieron para el 2019 se concentraron en la costa y particularmente en Lima y, sin embargo, fue y continúa siendo uno de los departamentos más desiguales (PNUD, 2019).

Por otra parte, en la actualidad convivimos con el virus SARS-CoV-2 que, si bien su origen tuvo lugar en Wuhan, China, en el año 2019, llegó a Perú a inicios de marzo de 2020. Este contexto de pandemia actual ha hecho que muchos de los problemas se acentúen, como lo es la vulneración de los derechos referidos previamente. Las medidas adoptadas mundialmente han producido una crisis económica a nivel global donde, claramente, los más perjudicados han sido los grupos vulnerables históricamente segregados y excluidos de la sociedad. Se ha visto a lo largo de estos dos años en Lima que los grupos con menor poder adquisitivo han sido quienes han tenido menores facilidades para sobrellevar la pandemia y la crisis ya que son, además, quienes acceden a trabajos precarios o “informales”. Ellos que, aun conociendo las restricciones y los riesgos de exposición, debían salir a trabajar ya que viven del día a día, tuvieron un peor escenario ya que su poder adquisitivo solo les permitía cubrir modos colectivos con mayores probabilidades de contagio a diferencia de aquellos individuales, además de tener problemas estructurales en el acceso a servicios básicos en la lucha contra el contagio como lo es el agua, sumado a que solo pueden acceder al sistema de sanidad público que colapsó a las pocas semanas del estado de emergencia, por no hablar de los problemas de corrupción encontrados dentro del sistema. La pandemia, tal como lo señala UNICEF, podría hacer que el Perú retroceda una década en la superación de la pobreza.

b. Objetivos e hipótesis

Los problemas de accesibilidad pueden ser considerados consecuencias de la pobreza que está muy presente en el Sur Global, sobre todo. Sin embargo, a diferencia de otras cuestiones como la educación, la salud o la vivienda, la movilidad urbana se encuentra relegada en las investigaciones y en la atención en general, convirtiéndose así en una parte estructural de las ciudades y que, en el caso de Lima al menos, difícilmente se cuestiona (Avellaneda, 2007).

En ese sentido, el objetivo principal de este Trabajo Fin de Máster es analizar la equidad en el acceso a oportunidades, sobre todo, de empleo. Esto es, investigar sobre la relación entre equidad y accesibilidad y cómo el sistema de transporte contribuye en la segregación socioespacial de las personas de la periferia de Lima Metropolitana.

Con el fin de abordar este propósito y organizar esta investigación, se han planteado diversos subobjetivos:

- a. Identificar los procesos por los que ha pasado la capital peruana y definir en qué

medida han contribuido a la segregación socioespacial de los grupos con menor poder adquisitivo.

- b. Determinar si el sistema de transporte de Lima actúa como elemento cohesionador o, por el contrario, segregador de la estructura social para los grupos más vulnerables.
- c. Definir en qué medida las características personales de los habitantes influyen en sus patrones de movilidad, así como el impacto de la reciente pandemia por Covid-19 en dichos patrones.
- d. Evaluar la contribución de los diversos modos de transporte a la movilidad laboral de los habitantes de la periferia y las dificultades que ellos encuentran en su uso.

El desarrollo del presente trabajo, así como de trabajos previos concernientes a diversas asignaturas del Máster, han permitido que la hipótesis inicial de carácter exploratorio se consolide manteniendo su relación directa con la falta de equidad. Así es como la hipótesis general afirma que la falta de un sistema de transporte consolidado en una ciudad dispersa tiene influencia en el acceso a oportunidades, incrementando el nivel de desigualdad. Esta hipótesis acerca de una problemática tan estructural de la ciudad de Lima busca exponer las condiciones de vida de una gran parte de los habitantes de la capital peruana y sobre las cuales hay muchísimo por hacer. Asimismo, se enmarca en una pandemia por lo que resulta interesante la investigación acerca de los patrones de movilidad y como estos han sido – o no – modificados empleando un método cualitativo como lo son las entrevistas semiestructuradas para poder conocer la opinión de los diversos participantes y lograr los objetivos planteados.

ESTADO DEL ARTE: accesibilidad y segregación social

Sobre la relación accesibilidad – segregación social, es necesario comprender que se diversifica según su localización e historia. Si bien las teorías sobre la segmentación socioeconómica de la movilidad parten, en su gran mayoría, del contexto estadounidense donde la principal influencia de las problemáticas sociales es la raza o etnia, para el caso de Europa varía, siendo el origen de las personas lo que predomina en la segregación socioespacial (Galeano y Bayona-i-Carrasco, 2015). Sin embargo, en América Latina los patrones difieren ya que históricamente se ha localizado a los pobres en las periferias mientras que los grupos de mayor poder adquisitivo han permanecido en o han mantenido una proximidad con el centro comercial histórico (Rodríguez Vignoli, 2008).

Incluso, podría identificarse una característica común entre los modelos europeos y norteamericanos, donde las ciudades han sido y continúan siendo diseñadas buscando alcanzar un modelo policéntrico que tenga como eje principal la accesibilidad. Sobre este fenómeno, existen diversas investigaciones ya sean para una determinada ciudad como para una región y se puede apreciar cómo ciertas peculiaridades de unas son completamente aplicables para otras.

Como mencionan John Preston y Fiona Rajé (2007) en el artículo *Accessibility, mobility and transport-related social exclusion* para el modelo británico, las soluciones a la accesibilidad y

segregación no siempre se traducen en una mayor oferta de servicios ya que esto conlleva a un alza de precios de transporte que las personas con menor poder adquisitivo no podrán cubrir, por lo que la población segregada continúa siéndolo. Para dar solución a las problemáticas de accesibilidad y segregación social, mencionan, se debe tener en consideración el conjunto de la sociedad y no se deben analizar los diversos grupos separados por poder adquisitivo, pero, sobre todo, se debe enfocar en los diversos contextos donde la problemática social se asienta. Sobre esto, es necesario rescatar que la solución debe enfocarse en el contexto y, en ese sentido, para los casos latinoamericanos no se podría analizar la problemática sin discriminar según los diversos grupos sociales presentes, tal como plantean.

Asimismo, Karen Lucas (2012) nos da otra visión más global en su artículo *Transport and social exclusion: Where are we now?* que, si bien parte del mismo contexto británico, ahonda en las bases de la exclusión social, analizando las teorías y metodologías relacionadas a la movilidad. Agrega que la exclusión social relacionada a la accesibilidad es una problemática universal pero que sus variantes dependen estrechamente de los grupos sociales y las condiciones geográficas. Además, señala la importancia de tratar esta relación en políticas globales impulsadas por grandes organizaciones como el Banco Mundial ya que al limitarla a un ámbito local o nacional las propuestas y soluciones se dan en menor magnitud y no se logra el impacto buscado.

Del mismo modo, como se menciona previamente, Stanley et al. (2011) refieren que la exclusión social describe la existencia de barreras en la participación en la sociedad, barreras que hacen difícil o imposible que las personas logren acceder a ella. Si bien las más comunes son los bajos ingresos o el desempleo, otras barreras de la exclusión social son la oferta de salud de mala calidad, la educación limitada y la movilidad deficiente. En cuanto a la movilidad, es necesario señalar su importancia en el acceso a oportunidades de toda índole: centros educativos o de salud, empleos, servicios, actividades, etc. Una movilidad deficiente, por tanto, hará que los grupos más vulnerables no puedan acceder a estas oportunidades de manera equitativa con el resto de la sociedad, acentuando la desigualdad y la exclusión social.

Es justamente teniendo estas condicionantes de localización y grupos sociales que se comprende la diferenciación del caso de Latinoamérica, donde el fenómeno se da con otras particularidades.

A pesar de que las ciudades latinoamericanas fueron fundadas, en su mayoría, en el siglo XVI, los espacios o modelos urbanos se constituyeron el pasado siglo, por lo tanto, es un modelo reciente en relación a aquellos implantados en otros continentes como Europa. Este modelo se caracteriza por un crecimiento vertiginoso de las urbes en torno al casco urbano donde los nuevos habitantes provenientes del interior de estos países se asentaron en las periferias en búsqueda de las nuevas y/o mejores oportunidades que las capitales ofrecían (Jajamovich, Cortés y Arango López, 2016).

Sobre estas oportunidades, existe una diferenciación entre el centro y la periferia en cuanto a cantidad y calidad, encontrando una mayor oferta laboral en los centros urbanos, así como una

mejor calidad en servicios sanitarios, educativos y sociales. En consecuencia, los centros han significado un núcleo de mejores ofertas donde las personas de bajo poder adquisitivo encuentran herramientas para poder mejorar sus condiciones de vida. Así es como en el modelo latinoamericano la relación centro – periferia se puede traducir en ricos – pobres (Cebollada y Avellaneda, 2008).

Para este caso, la dispersión urbana va de la mano de la segregación social donde los habitantes de las zonas vulnerables encuentran limitaciones en el acceso a servicios básicos puesto que las administraciones públicas hallan dificultades en su provisión a causa a la expansión horizontal constante de las zonas urbanas, debiendo cubrir cada vez más área sin los recursos necesarios.

Por otro lado, este modelo de ciudad remata en una interacción asimétrica entre pobres y ricos donde, al encontrarse las ofertas en los centros, son estos últimos quienes manejan el mercado de oportunidades de estas sociedades, reduciéndose a una correspondencia de empleado – empleador. Además, esta relación termina encapsulando a los grupos sociales mayormente y no logra darse un cambio de grupo: los ricos son siempre ricos y los pobres no pueden salir de la pobreza. Incluso, en ciertas ciudades, el encapsulamiento también se da de una forma segregadora donde los grupos no intercambian ni bienes ni servicios y los privilegiados y pobres viven al margen unos de otros.

En consecuencia, existe una sobrecarga para los pobres que deben invertir tiempo y dinero en desplazarse a estos centros urbanos por los diversos motivos que se han ido mencionando, haciendo del transporte un elemento articulador de su vida cotidiana ya que el espacio vital se torna mucho más difuso y disperso (Avellaneda, 2007).

Precisamente, Jorge Rodríguez Vignoli estudia la problemática en 4 urbes de Latinoamérica lo que permite un análisis del caso en particular. En su artículo *Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina* de fines del 2008, basa su estudio en Santiago, Ciudad de México, Rio de Janeiro y Sao Paulo al pertenecer a la misma región y ser de escalas similares. En su investigación se confirma su hipótesis sobre la frecuencia de movilidad que se da en mayor escala entre los asalariados, siendo más precisos, en aquellos más cercanos al mercado de trabajo formal. Sin embargo, se expone cierta diferencia entre las ciudades brasileñas sobre la mexicana y chilena: la probabilidad de ser conmutante decrece con la educación en Sao Paulo y Rio de Janeiro, pero sucede lo contrario en Ciudad de México y Santiago. Esto se traduce, en ambos casos, en un encapsulamiento de los ricos y pobres anulando cualquier oportunidad de interacción además de aquella entre empleador – empleado ya que existe una concentración predominante de oficinas de las grandes compañías en los centros comerciales históricos ampliados.

A partir de esta investigación se puede inferir que, si bien se dan ciertas particularidades que los casos latinoamericanos comparten, existe una gama de variables que los hacen diferir entre sí y que, por tanto, hacen de Latinoamérica una región compleja en cuanto a los patrones de movilidad y segregación social.

Por otro lado, Oscar Figueroa en su artículo del 2005 titulado *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina* nos muestra un panorama de la región en cuanto a la accesibilidad y cómo la dispersión urbana ha generado una transformación del sistema de transporte público en las ciudades de la región y, al mismo tiempo, este sistema ha jugado un rol catalizador de la expansión. Es importante destacar, del mismo modo, la influencia de la globalización en cuanto a los puestos de trabajo y cómo esto ha desencadenado una atomización y dispersión del sistema teniendo que organizar una red que cubra las nuevas necesidades de la población trabajadora.

De este modo, podemos constatar cómo el sistema de transporte y la dispersión urbana se relacionan estrechamente, pero, sobre todo, cómo los puestos de empleo influyen en la planificación del sistema, tanto como en el diseño de la red, así como en su infraestructura.

Por lo expuesto, se concluye la importancia de analizar el tema de la accesibilidad relacionada a la exclusión social según el contexto, siendo Latinoamérica una región compleja donde su problemática social depende estrechamente de los grupos que participan de ella. En ese sentido, si bien los patrones podrían repetirse entre las ciudades, es pertinente la investigación según el estudio de caso por lo que se estima pertinente analizar la exclusión social en relación con la accesibilidad en el caso de Lima Metropolitana, considerando sus peculiaridades como lo son la dispersión urbana, la concentración del poder en el centro de la ciudad y el rol que ejerce la movilidad en el acceso equitativo a las oportunidades. De este modo, en la presente investigación se procura dar luces sobre dicha línea poco abordada para el caso limeño por medio de la ejecución de un método cualitativo que permite, además, profundizar en el estudio mediante el conocimiento de expertos en la materia y la experiencia de algunos grupos sociales. Asimismo, resalta la peculiaridad de su estudio en un contexto de pandemia donde los enormes niveles de desigualdad han sido puestos en evidencia.

CASO DE ESTUDIO: Lima Metropolitana

Actualmente, la ciudad de Lima Metropolitana, que comprende a las provincias de Lima y Callao, alberga a casi 10 millones de habitantes de los 31 237 385 de la población total peruana, según el último censo realizado en el año 2017 por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y que, casi en su totalidad, habitan en el ámbito urbano (99.92%). Dicha ciudad está compuesta por 50 distritos que generalmente se agrupan en 5 sectores: Lima Centro, Lima Norte, Lima Este, Lima Sur y Callao. Su extensión territorial alcanza los 2 819.26 km² con una densidad de 3 394.32 hab/ha que distan mucho de los 24.31 hab/ha del país. Asimismo, la distribución interna de población no es equitativa, dando como resultado sectores como Lima Centro con una densidad de 14 011 hab/ha con datos del 2007 (ver Figura 1). La atraviesan diversos medios de transporte como la Línea 1 del Metro de Lima (tren eléctrico) o el Metropolitano (BRT) en el sentido norte – sur, los corredores complementarios (autobuses) como el Corredor Rojo en el sentido este – oeste, combis o coasters, taxis y mototaxis.

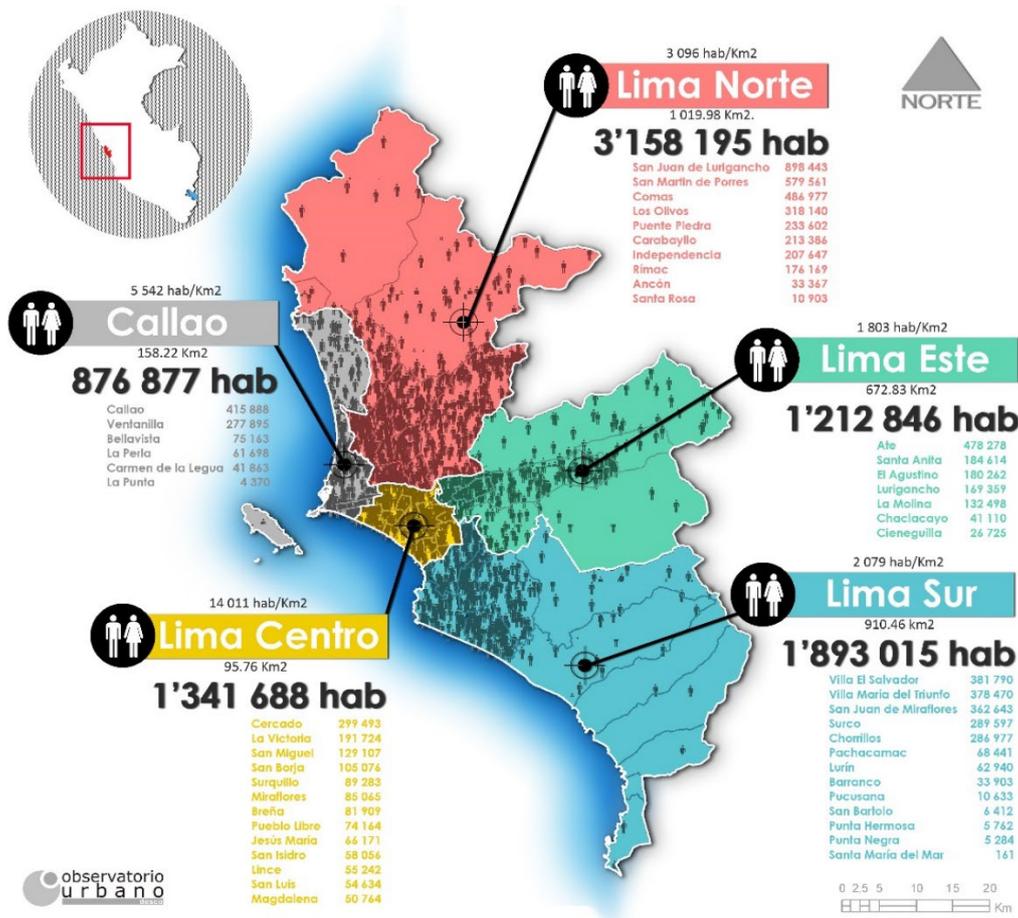


Figura 1. Población de Lima Metropolitana. Fuente: XI Censo de Población y Vivienda 2007 del INEI. Elaboración: Observatorio Urbano, 2010

a. Contexto histórico

i. Datos históricos

Según el censo de 1812 la ciudad de Lima contaba con 63 315 habitantes que para 1836 se redujeron en número a 54 600, equivalente al 4% del total nacional. Durante aquel siglo, su crecimiento poblacional se dio de manera lenta y para 1891 Lima tenía apenas 103 956 habitantes (Arroyo, 1994).

La modernización y consolidación de la ciudad de Lima se inició a fines del siglo XIX cuando la capital albergaba 120 276 habitantes (1987) con influencias del urbanismo moderno que se desarrollaba en Europa y en los Estados Unidos de América. Para este proceso se implementaron nuevos reglamentos urbanos que permitieran la realización de obras y así lograr adecuar el crecimiento de la ciudad. Este proceso de modernización de Lima hizo de esta ciudad un lugar atractivo para los migrantes del interior del país, dándose así las primeras oleadas inmigratorias (Calderón, 2005). Como consecuencia, a inicios del siglo XX alcanzó 140 884 habitantes y, ya para el año 1930, a 332 118. En diez años la población se duplicó y en 1961 albergó a 1 783 719 habitantes, esto es, tres veces más la población que tenía en 1940. En paralelo, su extensión territorial pasó de 5 630 hectáreas en 1940 a 20 612 en 1961 (INEI, 1997).

Si bien el fenómeno migratorio tenía lugar en todo el Perú, los principales destinos eran las

ciudades costeras, siendo en mayor proporción Lima como se puede constatar. Del total de migrantes entre 1940 y 1981, la mitad de ellos elegía la capital peruana como su nueva residencia. Esto dio como resultado que la ciudad de Lima pasara de albergar al 8.6% de la población del país, al 26% (De Soto et al., 1986). Este incremento poblacional acelerado trajo consigo una demanda de vivienda que el gobierno se vio imposibilitado a satisfacer lo que, sumado a una sociedad que era hostil con las personas provenientes del campo, llevó a que estos nuevos habitantes optaran por la autoproducción del espacio.

ii. Comunidad: acciones y prácticas

A principios del siglo XIX las clases sociales no se diferenciaban en la ciudad ya que convivían en los mismos barrios, aunque con arquitecturas completamente distintas pasando desde casonas de origen colonial hasta callejones saturados. Posteriormente, las clases altas de aristócratas y burgueses se desplazaron al sur de la ciudad, dejando así el centro para los sectores populares que representaban el 50% de la población. Las condiciones en las que vivían eran insalubres teniendo un solo caño por callejón, lo que luego daría lugar a epidemias. Existían 1 651 casas de inquilinato y callejones que brindaban 39 123 habitaciones para 70 446 personas, la mitad de la población de Lima (Calderón, 2005). Apenas iniciado el siglo XX, la peste bubónica llegó al Callao lo que hizo que la atención del gobierno se centrara en las condiciones de vida de estas zonas tugurizadas. En 1909 se concluyó que el 77% de los 140 884 habitantes vivía mal alojado, el 10% suficientemente alojado y solo el 13% contaba con holgura del espacio habitable. A raíz de esto, algunos tugurios fueron erradicados por la Municipalidad de Lima.

Durante las tres primeras décadas del siglo XX el crecimiento de la ciudad de Lima fue sostenido por la inversión pública y se orientó principalmente hacia el sur sobre las áreas agrícolas del valle del Rímac que, en principio eran de propiedad privada. La propiedad pública estaba constituida principalmente por los arenales y tabladas ubicados en la periferia y que permanecieron intactos durante la primera mitad del siglo XX, cuando las élites las consideraron una solución para el problema de espacio de la plebe (Núñez, 1982).

Las barriadas o asentamientos humanos eran la forma de acceder a una propiedad de las personas que vivían mal alojadas sin tener que pagar un alquiler. En una encuesta realizada en 1967 por el Ministerio de Trabajo se tuvo como resultado que las principales razones para fundar una barriada eran el no pago de un alquiler, el deseo de casa propia y el hacinamiento de la vivienda previa. Si bien el censo de 1961 expuso que el tugurio era el mayor receptor de los sectores populares albergando al 31% de la población mientras las barriadas solo alcanzaban el 17%, esto cambió progresivamente y para 1998 las barriadas albergaban el 38% de la población limeña (2 623 000 personas) y los tugurios apenas el 7% (INEI, 1998).

iii. Administración pública: políticas y prácticas

Según investigaciones, desde la década de 1920, Lima había estado acogiendo habitantes de otras partes y el crecimiento urbano se estaba dando improvisadamente. No es sino hasta 1932, con la inundación de la Comunidad de Cantagallo, que el gobierno reconoce la existencia de los

asentamientos informales como solución al acceso restringido a la propiedad inmobiliaria que se daba en aquél entonces. Desde tal fecha, se dieron en el Perú diversas políticas que buscaban “orientar” el desarrollo urbano. En 1961 se promulgó la Ley n° 13517 conocida como Ley de Barrios Marginales (LBM) que reconocía los asentamientos informales existentes a la fecha y formalizaba la posesión mediante el otorgamiento del título del terreno que, sin embargo, estaba condicionado a adoptar un modelo standard de “formalidad” y no les permitía participar del mercado inmobiliario. Asimismo, se prohibían futuras invasiones, pero, al ser la única solución, los habitantes hicieron caso omiso a este inciso incluso, cuando en 1963, se promulgó la Ley n° 14495 que establecía el delito de usurpación por ocupación. Además, el otorgamiento del título estaba supeditado al pago de \$ 245 por hogar para la instalación de servicios ya que el gobierno solo cumplía la función de nexo entre las empresas prestadoras de servicios y la comunidad. Por otro lado, en cuanto a los asentamientos existentes, la Junta Nacional de Vivienda (JNV) concluyó que solo el 47% de ellos podían entrar en remodelación (etapa en la cual los dotarían de servicios, infraestructura y equipamiento), mientras que el 53% de asentamientos restantes debían ser reubicados en zonas que el gobierno considere pertinente, es decir, la periferia.

A su vez, se ejecutaban programas de interés social como las UPIS (Urbanizaciones Populares de Interés Social), el PREVI (Proyecto Experimental de Vivienda), la CUAVES (Comunidad Urbana Autogestionada de Villa el Salvador) o los SINAMOS (Sistema de Nacional de Apoyo a la Movilización Social) que, si bien significaban una respuesta por parte del gobierno a la demanda de vivienda, no lograban satisfacerla. La inversión estatal en vivienda para población de bajos recursos hasta 1984 fue de \$ 173.6 millones que representaba el 2.1% de la inversión en la autoproducción por parte de la comunidad (\$ 8 319.8 millones).

Del mismo modo, la zona urbana consolidada de Lima era inasequible para estos nuevos grupos sociales, encontrando en la dinámica de la demanda una intención de segregación que se reflejaba en el espacio por parte de los grupos de clase alta que acaparaban el poder. Así es como se explica que, sumado a las intervenciones del gobierno en cuanto a los programas estatales, las políticas de regulación, los planes de desarrollo y zonificación, entre otros, promovían el asentamiento en la periferia de menor renta. Eran arenas que pertenecían al Estado y que rodeaban toda la zona urbana de Lima. Asimismo, el mercado, apoyado en políticas públicas que favorecían los intereses de la clase alta limeña, influenció estos asentamientos de la periferia al ofertar bienes que no iban acordes al ingreso familiar de aquél entonces. Entre 1940 y 1979, por ejemplo, mientras que la evolución del salario medio obrero creció en 241 veces, las casas en venta lo hicieron en 476 veces y los departamentos en 272 (Driant, 1991).

Como resultado de estas políticas ejercidas a mediados del siglo pasado en Perú, tenemos que la seguridad de la tenencia se dio parcialmente, reconociendo solo el título del terreno de la autoproducción anterior a 1961 y, posteriormente, la anterior a 1984 cuando se promulgó la Ley Orgánica Municipal n° 23853 que reafirmó lo decretado en la LBM. En cuanto a los servicios, las políticas que se daban eran solo de comunicar los dos agentes: la comunidad y la empresa de servicios, por lo que la comunidad debía cubrir el pago por cuenta propia que, además, era un

requisito para poder obtener el título antes mencionado. Asimismo, de los asentamientos autoproducidos a la fecha de la LBM, el 53% no cumplía con las condiciones estipuladas por la JNV para ser remodeladas adquiriendo los servicios básicos necesarios para la comunidad. Como hemos visto, además, la oferta del mercado que gozaba de cierto apoyo por las políticas públicas, sumada a la demanda de las clases altas dieron como resultado altos costes del suelo en el área urbana consolidada lo que empujaba a los migrantes a ocupar terrenos en la periferia, lo que implicaba recorrer largas distancias para acceder a la ciudad consolidada con un sistema de transporte público formal que no cubría la demanda generada.

Como consecuencia de esta segregación socioespacial, se tiene una marcada diferencia en la composición de la ciudad de Lima Metropolitana donde los niveles socioeconómicos alto y medio alto (A y B) permanecen en lo que hoy es Lima Centro, mientras la periferia está habitada por los niveles con menor poder adquisitivo como lo son el medio, medio bajo y bajo (C, D y E).

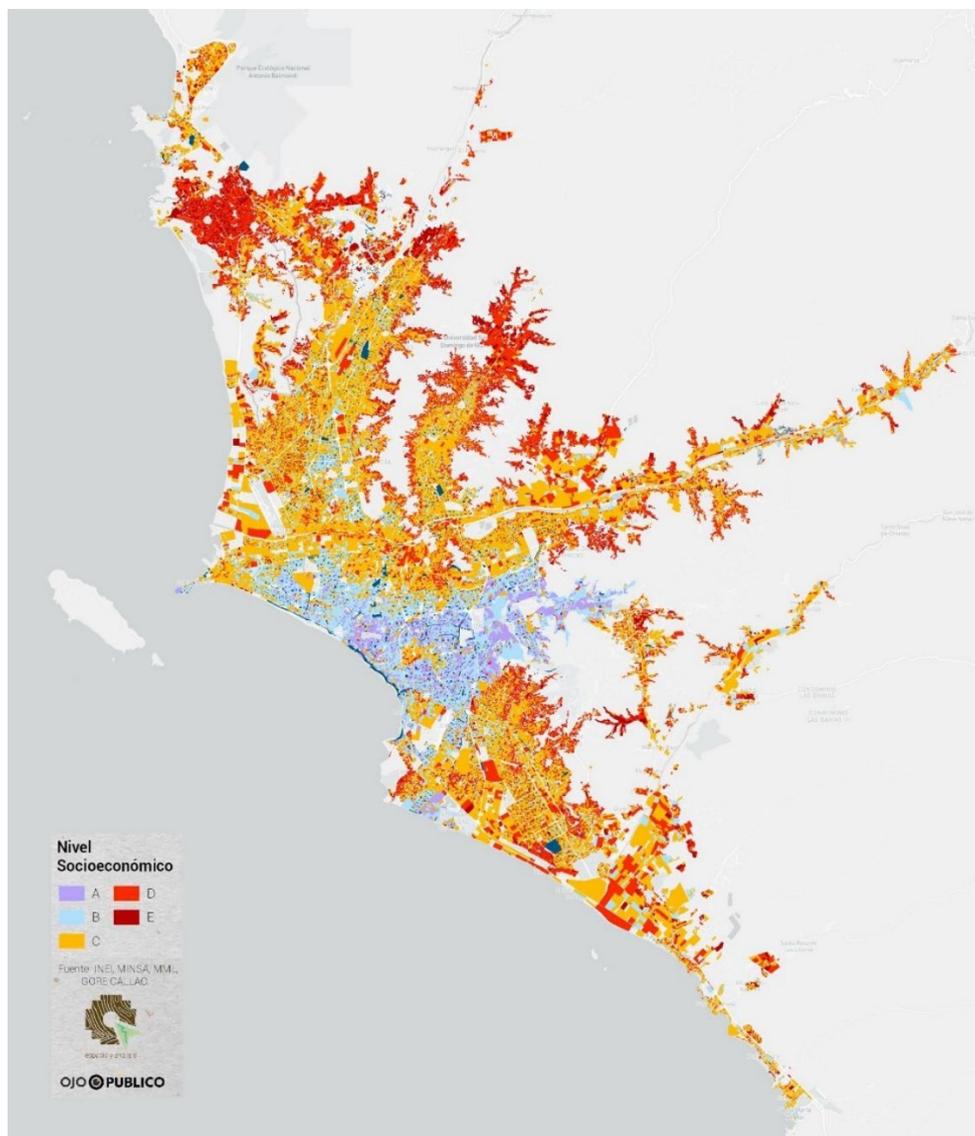


Figura 2. Lima según nivel socioeconómico. Fuente: INEI, MINSA, MML, GORE CALLAO. Elaboración: Ojo Público, 2021.

En la Figura 2 se presenta la estratificación de las manzanas por núcleos urbanos, en

función de los ingresos estimados de los hogares, permitiendo distinguir al interior de la ciudad, zonas con mayor o menor nivel de ingreso (INEI, 2020). Esta estratificación se ha basado en el método de Dalenius-Hodges (1959) para definir los rangos de los cinco estratos de ingresos per cápita del hogar (Tabla 1).

ESTRATIFICACIÓN REGIONAL DE INGRESOS PER CÁPITA DEL HOGAR POR EL MÉTODO DE DALENIUS, 2020

Región	Rangos de Ingresos Per Cápita por Estrato (Soles)				
	Alto	Medio Alto	Medio	Medio Bajo	Bajo
Prov. Const. del Callao	1,436.726 a más	1,133.363 - 1,436.726	905.840 - 1,133.363	754.158 - 905.840	754.158 a menos
Lima	2,412.439 a más	1,449.715 - 2,412.439	1,072.996 - 1,449.715	863.708 - 1,072.996	863.708 a menos

Tabla 1. Estratificación regional de ingresos per cápita del hogar. Elaboración: INEI, 2020.

b. El (poli)centrismo de Lima Metropolitana

El crecimiento explosivo de Lima durante el siglo XX tuvo como resultado la formación de una estructura que fue más un mosaico de fragmentos urbanos que el fruto de un proceso planificado (Vega Centeno et al., 2019). Si bien se han elaborado diversos planes para el ordenamiento de la ciudad de Lima desde fines del siglo XIX, estos no han logrado regular su crecimiento y consolidación, pero sí han influido en su forma y estructura.

Para la segunda mitad del siglo XIX el Estado peruano promovió la conectividad de la ciudad a partir de la consolidación de la red de trenes y tranvías, lo que favoreció la creación de diversos núcleos urbanos gracias a la ubicación de los paraderos de dicha red. Además, a partir de la accesibilidad generada a nivel urbano, interurbano y regional, y la reducción del tiempo de viaje y de distancias a recorrer, la urbanización de la zona sur de Lima fue favorecida.

Por otro lado, ya desde el siglo XX se registra una falta de concordancia entre las proyecciones poblacionales de los diversos planes para la ciudad y lo recogido en los censos. Como resultado se tuvo superficie de uso urbano que solo fue ocupada de manera parcial, dispersa y de baja densidad que no favoreció la consolidación de los centros urbanos. Por el contrario, demandó la inversión en transporte para asegurar la accesibilidad de estos espacios dispersos que se dio en dos tipos de conexiones: la de transporte público y la del privado que, ya desde entonces, se priorizaba al ser un sinónimo de modernidad. De este modo, la conectividad en Lima se dio a partir de la construcción de vías de transporte público y privado como la vía expresa Paseo de la República que conecta los subcentros establecidos en 1876 como Miraflores, Barranco, Chorrillos y el centro de Lima, todos ellos ubicados dentro de Lima Centro. Como se puede apreciar en la Figura 4, esta marcada jerarquización del sector central de la ciudad no ha hecho más que aislarlo del resto de zonas que resultaron en ciudades satélites muy dependientes de Lima Centro. En ese sentido, se priorizó desde fines del siglo XIX y se continúa priorizando la accesibilidad de esta zona, quizás también como resultado de que albergue a las élites de la ciudad.

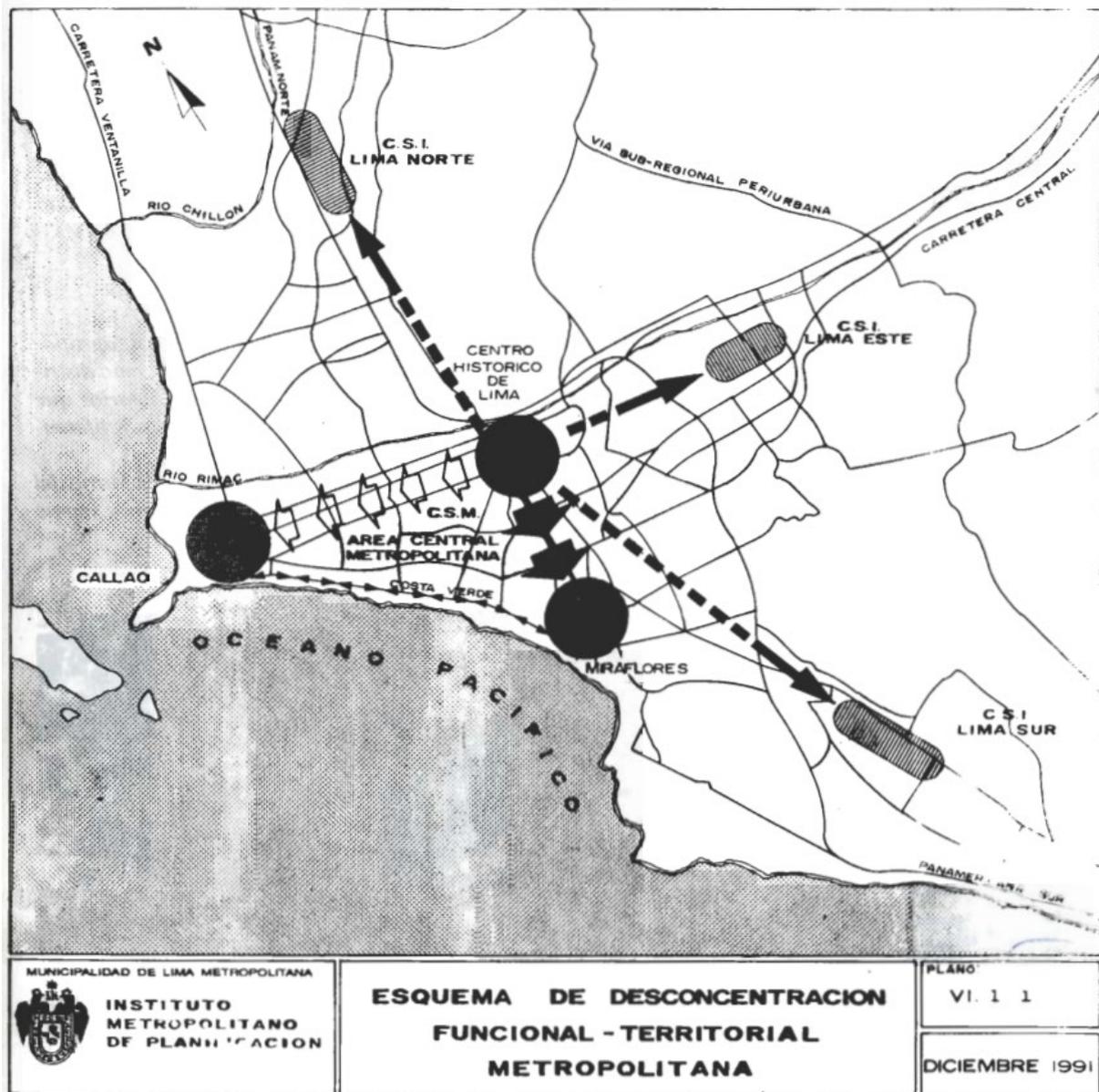


Figura 3. PLANMET. Propuesta de desconcentración funcional-territorial para Lima Metropolitana.
Elaboración: Instituto Metropolitano de Planificación, 1991.

La conjunción de la conectividad al centro y la priorización del vehículo privado no ha hecho más que congestionar dicha zona y promover los núcleos preexistentes antes que crear nuevos centros jerárquicos en otras zonas de la ciudad. Además, esta política de accesibilidad, sumada al rechazo de los asentamientos humanos, legitimó el desarrollo de la ciudad que ya se daba de forma desigual con zonas bien conectadas y planificadas frente a otras donde el acceso se resuelve mediante un sistema de transporte colectivo informal e inseguro. De esta desigualdad es que parte la problemática en el acceso a oportunidades: los servicios de calidad como educación o salud, así como el empleo, el comercio o la recreación se concentran, en gran medida, en los centros consolidados por lo que una parte importante de la población debe desplazarse diariamente hacia ellos al no encontrarlos en su proximidad y son, principalmente, habitantes de la periferia limeña.

METODOLOGÍA: Entrevistas semiestructuradas

Al ser el enfoque de este Trabajo Fin de Máster exploratorio, se ha optado por un método de investigación cualitativo: las entrevistas semiestructuradas. Las entrevistas semiestructuradas es un modelo de entrevistas en la que se selecciona una muestra de expertos y se les realiza un esquema de preguntas abiertas que se adaptan a las diversas personalidades de los sujetos y permite al interlocutor expresar su opinión de manera dinámica y flexible sobre el tema a tratar, a diferencia de aquellas estructuradas que presentan un modelo más rígido (Corbetta, 2003). Este método es adecuado para abordar investigaciones exploratorias y es comúnmente utilizado en estudios urbanos sobre accesibilidad, tal como se podrá constatar posteriormente. Asimismo, la forma semiestructurada es adecuada cuando el objetivo de la investigación es comprender elementos complejos y su intersección con percepciones, creencias y valores (Yin, 2003).

Estas entrevistas se realizaron para explorar los desplazamientos de los habitantes de Lima, principalmente de aquellos de la periferia con motivo laboral. Las principales ventajas de elegir este método cualitativo son que, primero, permiten un marco común de preguntas lo que posibilita mantener el enfoque del tema y realizar un análisis comparativo de las respuestas de los expertos en la materia. En segundo lugar, las entrevistas semiestructuradas son flexibles del modo que permiten aclarar y profundizar, si así lo desea el entrevistado, según las experiencias y/o conocimientos del entrevistado, complementando con preguntas adicionales (Edwards y Holland, 2013). Estos comentarios complementarios facilitan la interpretación de los resultados por parte del investigador. Además, esta metodología es considerada la mejor manera de alcanzar la perspectiva del individuo entrevistado (Patton, 2002). Sin embargo, si bien existen estudios con diversos tamaños de muestra, por lo general se opta por una muestra pequeña que no llega a ser representativa a diferencia de otros métodos como las encuestas. Las encuestas, por otro lado, no admiten la flexibilidad en las respuestas que era una característica importante del método a escoger. Por consiguiente, gracias a las entrevistas semiestructuradas se lograron cubrir los objetivos planteados previamente al mismo tiempo que se pudo abarcar temas adicionales con una muestra no representativa pero óptima para los tiempos de ejecución.

a. Selección de la muestra

Previo al desarrollo del presente trabajo se realizó una recopilación de información pertinente sobre la metodología escogida. Se analizaron treinta investigaciones publicadas en revistas científicas relacionadas a la movilidad y desigualdad que hubieran empleado las entrevistas semiestructuradas como metodología, teniendo como preferencia aquellas realizadas en los últimos años. Así se tiene una base de investigaciones llevadas a cabo, en su mayoría, entre los años 2018 y 2021, tal como se puede apreciar en la Tabla 2.

TÍTULO	AUTOR(ES)	AÑO	OBJETIVO	MUESTRA
1 Navigating expert skepticism and consumer distrust: rethinking the barriers to vehicle-to-grid (V2G) in the Nordic region	Lance Noel, Gerardo Zarazua de Rubens, Johannes Kester, Benjamin K. Sovacool	2019	Identificar todas las barreras que enfrenta el V2G actualmente corroborando y contradiciendo la literatura previa.	257 expertos (227 entrevistas), 201 instituciones, 17 ciudades, 5 países. Expertos en transporte y tecnología
2 The journey experience of visually impaired people on public transport in London	Wai-Ying, Low, Mengqiu Cao, Jonas De Vos, Robin Hickman	2020	Evaluar la experiencia de viaje de personas con discapacidad visual que utilizan el transporte público.	23 expertos, discapacitados visuales
3 Municipal adaptation to changing curbside demands: Exploratory findings from semi-structured interviews with ten U.S. cities	Polina Butrina, Scott Le Vine, Alejandro Henao, Joshua Sperling, Stanley E. Young	2020	Establecer cómo los municipios se están adaptando a las nuevas demandas del espacio en la acera.	10 expertos, empleados seniors de transporte de municipalidades (250K-1M habitantes)
4 Success factors in the introduction of an intermodal passenger transportation system connecting high-speed rail with intercity bus services	Ryosuke Yashiro, Hironori Kato	2019	Analizar los factores de éxito de la introducción de un sistema de transporte de pasajeros interurbano intermodal en Japón.	11 expertos, administración y empresa privada
5 Using digital technologies to deliver scenarios to geographically dispersed stakeholders: lessons learned from the transportation sector	Aiwen Hew, Robert K. Perrons, Simon Washington, Lionel Page, Zuduo Zheng	2020	Reflexionar sobre el uso de tecnologías digitales en talleres con stakeholders y describir su experiencia.	10 expertos, entre 30 y 60 años, 1 mujer, rangos senior en diversos sectores (industria, administración, educación)
6 Divergence in planning for affordable housing: A comparative analysis of England and Portugal	Sónia Alves	2020	Investigar por qué y cómo se ha utilizado la planificación de viviendas asequibles en Inglaterra y no en Portugal.	41 expertos, autoridades locales, asociaciones, académicos, consultores
7 An intersectional analysis of barriers to cycling for marginalized communities in a cycling-friendly French City	Christina Vietinghoff	2021	Identificar las barreras percibidas por personas marginadas que pueden reducir la participación en bicicleta de algunos grupos.	19 expertos: legisladores, residentes con diversas identidades y proveedores de servicios de bicicletas
8 Evaluability assessment of a community development leisure program in Spain	María Hortigüela Arroyo, Silvia Ubillos Landa	2019	Emplear un modelo propio de EA con el fin de contribuir a la literatura sobre EA en el contexto español aumentando así su uso y credibilidad.	7 expertos, stakeholders y usuarios
9 Spatial distribution and perceived drivers of provisioning service values across an East African montane forest landscape	Ethan F. Miller, Amity A. Doolittle, Paolo Omar Cerutti, Jared Naimark, Mariana C. Rufino, Mark S. Ashton, Esther Mwangi	2021	Identificar las condiciones subyacentes clave que influyen en el valor local de los servicios de abastecimiento en Kenya.	55 expertos de 2 grupos étnicos: Kedowa y Kuresoi, jóvenes y adultos, mujeres y hombres, familias próximas al bosque (5km)

10	A large-scale urban renewal project in a vicious cycle of commons and anticommons: The Fikirtepe case (Istanbul, Turkey)	Sevkiye Sence Turk, Sezen Tarakci, Nevra Gürsoy	2020	Examinar un proyecto de renovación urbana integral y a gran escala mediante el uso de notas del plan para eliminar la coexistencia de comunes y anticomunes.	17 expertos, actores: gobierno local, gobierno central, empresas privadas, urbanistas, asociaciones)
11	Exploring community risk perceptions of climate change - A case study of a flood-prone urban area of Taiwan	Yi-Chang Chiang	2018	Recabar las percepciones de riesgo de las comunidades propensas a inundaciones para fomentar acciones de adaptación en respuesta al cambio climático.	16 expertos, experiencia en inundaciones
12	A collaborative appraisal framework to evaluate transport policies for improving air quality in city centres	Julio A. Soria-Lara, Javier Tarrío-Ortiz, Paola Bueno, Alejandro Ortega, José M. Vassallo	2019	Evaluar de manera conjunta entre las partes interesadas un grupo de políticas de transporte para mejorar la calidad del aire en Madrid.	28 stakeholders: instituciones públicas, autoridades, ambientalistas, asociaciones, operadores, taxistas
13	Socio-spatial inequalities in flood resilience: Rainfall flooding in the city of Arnhem	Steven Ashley Forrest, Elen-Maarja Trel, Johan Woltjer	2020	Analizar de manera crítica las desigualdades socioespaciales asociadas a la resiliencia ante inundaciones.	8 expertos, trabajadores municipales
14	Inequalities and opportunity gaps for two religious' groups: A case study of regularized Katchi Abadi, in Islamabad Pakistan	Persis Samuel, Muhammad Shemyal Nisar	2021	Explorar las desigualdades y similitudes subyacentes entre dos grupos religiosos en barrios marginales en términos de oportunidades de empleo de adultos y educación infantil.	60 expertos: 33 cristianos, 27 musulmanes
15	Capital configurations and trade-offs: How do families with children, wishing to move to a rural area, search for their new location in order to achieve desired forms of capital?	Lene Kjærgaard Christensen, Kristine Munkholm Høyer, Gunnar Lind Haase Svendsen	2020	Examinar cómo las familias con niños utilizan la capital de información (estrategias de búsqueda online y offline) con el fin de encontrar su lugar rural ideal para vivir.	8 familias: parejas entre 27 y 54 años con hijo
16	Sexual harassment in public transport in Bogotá	Lina Marcela Quinones	2020	Caracterizar las formas en las que las mujeres de Bogotá experimentan el acoso sexual en espacios públicos, centrándose en el transporte público.	17 expertas: mujeres violentadas de diversos contextos socioeconómicos, diversas partes de la ciudad, usuarias de transporte público
17	Wayfinding for cycle highways: Assessing e-bike users experiences with wayfinding along a cycle highway in the Netherlands	D. van Lierop, J. Soemers, L. Hoeke, G. Liu, Z. Chen, D. Ettema, J. Kruijff	2020	Evaluar las opiniones y experiencias de los usuarios de bicicletas eléctricas con señalización de orientación a lo largo de una ruta de carretera ciclista piloto.	12 expertos: estudiantes y adultos mayores ciclistas

18	Urban travel behavior adaptation of temporary transnational residents	Mayara Moraes Monteiro, João de Abreu e Silva, Haustein Sonja, Jorge Pinho de Sousa	2021	Examinar cómo los residentes temporales adaptan su comportamiento de viaje intraurbano en respuesta a una reubicación transnacional.	10 estudiantes de intercambio, diversas edades (19-31) y nacionalidades
19	Investigation of older drivers' requirements of the human-machine interaction in highly automated vehicles	Shuo Li, Phil Blythe, Weihong Guo, Anil Namdeo	2019	Explorar las opiniones de conductores mayores sobre el HAV luego de una experiencia práctica en un simulador de manejo.	24 expertos: conductores, mayores de 60 años, con una licencia de conducir válida, hombres y mujeres
20	Mobility as a service and sustainable travel behaviour: A thematic analysis study	Elena Alyavina, Alexandros Nikitas, Eric Tchouamou Njoya	2020	Explorar los factores que sustentan la aceptación y el éxito potencial del MaaS como mecanismo de viaje sostenible.	40 expertos: 21 seleccionados, 19 por snowball
21	Public transport users' and policy makers' perceptions of integrated public transport systems	Subeh Chowdhury, Yuval Hadas, Vicente A. Gonzalez, Bart Schot	2018	Identificar los atributos importantes para los usuarios y para los responsables de la formulación de políticas y realizar una comparación entre los dos grupos para determinar similitudes y diferencias	161 expertos: usuarios de TP, consultores, operadores, representantes de la ciudad, académicos y creadores de políticas
22	Empowerment and legitimization of effected communities in post-disaster reconstruction	Kamran Shafique, Clive M. J. Warren	2018	Establecer el papel clave de los atributos de poder y legitimidad en la participación comunitaria efectiva en los proyectos de reconstrucción luego de un desastre.	11 expertos: comunidad afectada, contratista, agencia ejecutiva, gobierno, líder político, líder local, trabajador social
23	Role of social indicators on vitality parameter to enhance the quality of women's communal life within an urban public space (case: Isfahan's traditional bazaar, Iran)	Akram Khalili, Siyamak Nayyeri Fallah	2018	Evaluar la vida comunitaria de las mujeres en términos de medidas de vitalidad dentro de los espacios públicos.	24 entrevistas semiestructuradas y 5 focus groups a mujeres entre 35 y 60 años
24	Streets for transport and health: The opportunity of a temporary road closure for neighbourhood connection, activity and wellbeing	Simon Kingham, Angela Curl, Karen Banwell	2020	Explorar cómo se usaba el espacio de la calle cuando se encontraba cerrada temporalmente y si esto cambiaba la forma en que los residentes veían, sentían o pensaban sobre la calle.	18 expertos: residentes de la calle estudiada
25	Electric bike (non)users' health and comfort concerns pre and peri a world pandemic (COVID-19): A qualitative study	Khashayar Kazemzadeh, Till Koglin	2021	Explorar las complejidades subyacentes con respecto a la razón para no usar la bicicleta eléctrica en las situaciones pre y pandémicas.	23 expertos no usuarios de bicicletas eléctricas, 12 fueron entrevistados nuevamente en pandemia

26	Planning for walking and cycling in an autonomous-vehicle future	Bryan Botello, Ralph Buehler, Steve Hankey, Andrew Mondschein, Zhiqiu Jiang	2019	Explorar posibles sinergias y conflictos entre los vehículos motorizados automatizados y los viajes activos y resaltar las prioridades de planificación y políticas para promover los viajes activos.	15 expertos: académicos y trabajadores de la industria y del gobierno de los Estados Unidos de América
27	Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá	Jaime Hernández García	2013	Explorar la relación de la gente con los espacios públicos en barrios populares de Bogotá, desde la perspectiva de la construcción social del espacio urbano.	29 entrevistas semiestructuradas a actores claves de las comunidades y 47 abiertas a residentes, actores clave del gobierno municipal y académicos
28	Lugarización y la construcción de asentamientos informales en México	Melanie Lombard	2015	Examinar críticamente los conceptos de asentamientos informales con el fin de desestabilizar algunas de las ideas subyacentes que contribuyen a los efectos de marginalización.	Entrevistas semiestructuradas a 42 expertos: residentes, oficiales del gobierno local y representantes de la sociedad civil. 19 entrevistas especializadas
29	Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México	Gonzalo A. Saraví	2008	Explorar las particularidades que adquiere la segregación urbana en la Ciudad de México desde una perspectiva interpretativa.	38 expertos: jóvenes residentes de colonias populares y estigmatizadas de la Ciudad de México
30	Urbanizaciones cerradas y transformaciones socioespaciales en Metepec, Estado de México	Teresa Becerril-Sánchez, José Méndez, Carlos Garrocho	2013	Analizar las transformaciones socioespaciales ocurridas en el municipio de Metepec derivadas de la acelerada construcción de urbanizaciones cerradas.	50 expertos: residentes y vigilantes de urbanizaciones cerradas

Tabla 2. Referencia bibliográfica basada en entrevistas semiestructuradas. Elaboración propia.

De ellas se pudieron extraer diversos datos que aportarían a la investigación, sobre todo en el diseño de la metodología a emplear como la selección de la muestra. Si bien las muestras empleadas fueron muy variadas teniendo un referente con 227 entrevistas realizadas y otro con apenas 7, la mediana fue de 17 muestras. A partir de ello se estableció una muestra de 20 participantes para la presente investigación teniendo en consideración, además, el tiempo disponible para la realización.

Luego de determinar el tamaño de la muestra, el siguiente problema a resolver fue a quienes entrevistar. Para ello, hubo que establecer la forma en la que se iban a abordar el objetivo y los subobjetivos, así como lo que se quería exponer finalmente en este trabajo: la inequidad en Lima Metropolitana. De la investigación previa sobre la metodología, se extrajo que el grupo de entrevistados podría estar compuesto por diversos perfiles: habitantes de determinado ámbito, personas con determinadas características personales, trabajadores, consultores, servidores

públicos, autoridades, líderes políticos, stakeholders, académicos, etc.

Se seleccionaron dos grandes grupos de personas: expertos en temas de movilidad y urbanismo, y personas en riesgo de exclusión social. En el primero se identificaron 3 perfiles: consultores en temas de movilidad, académicos y servidores públicos. Se ha considerado oportuno, además, contar con consultores en temas de movilidad y servidores públicos ya que pueden reflejar la perspectiva del ámbito privado y público, respectivamente, y así comprender la visión de estos dos sectores al momento de tratar estos temas. Los consultores generalmente pertenecen a algún grupo de investigación sobre urbanismo en Lima y brindan consultoría a organismos nacionales o internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo o al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, mientras que los servidores públicos laboran, ya sea en la Municipalidad Metropolitana de Lima o en alguna otra municipalidad distrital.

Para el segundo grupo se tuvieron en consideración las circunstancias personales que podían condicionar las respuestas de los participantes ya que sus características los llevan a encontrar mayores dificultades en su movilidad diaria. De esta forma, fueron dos perfiles identificados: personas con diversidad funcional y representantes de vecinos de la periferia. Se consideró el primer perfil al ser de los más afectados en temas de movilidad a nivel global y son quienes, tal vez, encuentran mayor dificultad en sus desplazamientos, participando en esta investigación personas con movilidad reducida que habitan o han habitado en Lima Metropolitana. Por otro lado, el segundo perfil fue seleccionado con particular interés ya que son las personas de la periferia quienes realizan mayores viajes a los centros urbanos localizados principalmente en Lima Centro. Así es como para este grupo se ha considerado a representantes de vecinos de la periferia.

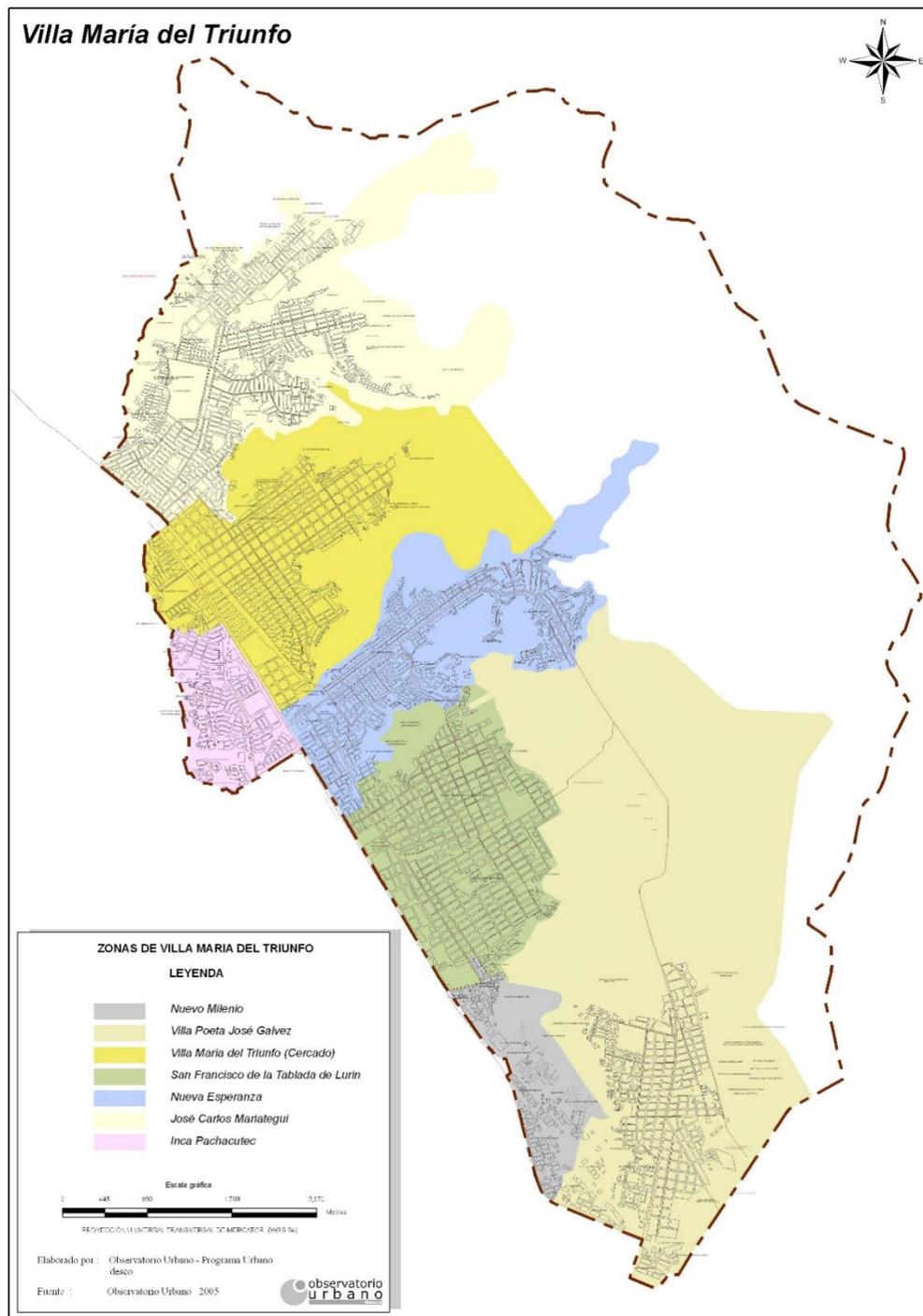


Figura 4. Zonas de Villa María del Triunfo. Elaboración: Observatorio Urbano, 2005

Se escogió Nuevo Milenio, un sector de Villa María del Triunfo, en Lima Sur, ya que es uno de los sectores que se ubica a mayor distancia de Lima Centro (30 km aproximadamente), tal como se puede corroborar en la Figura 5 y contrastar con la Figura 2. Además, a simple vista, es un sector que tiene mayores dificultades puesto que una parte de él se encuentra asentado en la ladera del cerro. Una de las formas de organización son los comedores populares por lo que se procedió a identificar aquellos ubicados en las laderas o con mayores distancias a recorrer y, gracias a las lideresas del sector, se pudo hacer contacto con las representantes de estos comedores. Los

comedores populares datan de hace más de 40 años con el propósito fundamental de apoyar a aquellas familias que se encuentran en una situación económica crítica y que no pueden costear la alimentación de sus integrantes. El comedor popular se define esencialmente como una organización de mujeres, amas de casa, vecinas de un barrio, que se agrupan para preparar en forma colectiva raciones alimenticias para familias o usuarios individuales (Blondet, 2004).

Asimismo, la aproximación a los otros expertos se dio de dos formas. La primera se dio de manera directa con personas pertenecientes a facultades de Arquitectura y Urbanismo de Lima y que realizaran trabajos de investigación en movilidad. Coincidentemente, estos expertos también habían realizado investigaciones con personas con discapacidad por lo que mediante ellos se pudo contactar con este otro grupo para la presente investigación. Por otro lado, se hizo contacto con grupos de investigación de urbanismo que abordasen temas de accesibilidad, movilidad o transporte y, gracias a ellos se pudo lograr la comunicación con consultores que pertenezcan a estos grupos o que hayan colaborado con ellos en alguna investigación.

De este modo, se tiene la siguiente lista de perfiles participantes en esta investigación:

GRUPO	PERFIL	PARTICIPANTE		
Expertos en temas de movilidad y urbanismo	Académicos	Pau Avellaneda García - Universitat Autònoma de Barcelona		
		Pablo Vega Centeno Sara Lafosse - Pontificia Universidad Católica del Perú		
	Consultores	Gonzalo Alarcón Rodríguez-Paiva - Consultor en planificación de movilidad urbana		
		Juan José Arrué Rubin de Celis - Consultor en movilidad y transporte público		
		Jazmín Quispe Huamán - Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento		
		Fabiola Espinoza Carmona - Consultora en el Banco Interamericano de Desarrollo		
		Andrés Devoto Ykeho - Instituto Metropolitano de Planificación (MML)		
		Fernando McFarlane Pecol - Municipalidad Metropolitana de Lima		
		Personas en riesgo de exclusión social	Personas con diversidad funcional	Barbara Ventura Castillo - Especialista en temas de discapacidad
				Gálata Llano Vázquez - Instituto de Accesibilidad
Representantes de vecinos de la periferia	Norma Milla Tamariz - A.H. Daniel Ocama			
	Gaudy Cuenta Peña - A.H. Daniel Ocama			
		Tarsy Gonzales Pacaya - A.H. Villa Indoamérica		
		Patty Ricaldi Galarza - A.H. Ampliación Alto Miraflores		
		Rosa Rodríguez Guevara - A. H. Ampliación Las Flores		

Rosa Baca Caichihua - A.H. Los Triunfadores - La Tablada
Kelly Huamaní Gomez - A. H. Nuevo Progreso
Helen Trujillo Aliaga - A. H. Nuevo Progreso
Zaraitd Trujillo Aliaga - A. H. Nuevo Progreso
Rosy Manrique Casanova - A. H. Nuevo Progreso

Tabla 3. Lista de entrevistados. Elaboración propia.

b. Diseño de la entrevista

Como señalan Corbetta (2003), Alonso (1999), y Gianturco (2005) existen una serie de recomendaciones para el diseño de una entrevista semiestructurada:

- Está basada en un guion y puede ser organizado a partir de ejes temáticos de reflexión. El guion se construye teniendo en consideración los objetivos (o subobjetivos) de la investigación. Aunque dicho guion ya esté definido previamente, puede variar durante el desarrollo de la entrevista.
- Se puede emplear preguntas de profundización con el fin de ampliar el desarrollo de algún tema o explicar con mayor detalle lo que el investigador estuviera preguntando generando dinamismo en la entrevista
- Es una conversación dirigida y registrada por el investigador con el objetivo de favorecer la producción de un discurso continuo por lo que no se encuentra fragmentado ni cerrado

Así, por su naturaleza, la entrevista debía contener preguntas un tanto abiertas que dieran pie al análisis del caso. Por tanto, no debían ser preguntas rígidas que pudieran responderse con Sí o No, sino que permitieran profundizar en los puntos que el entrevistado considere oportuno.

Del mismo modo que con la selección de la muestra, las referencias revisadas también influyeron en el diseño de la entrevista, sobre todo, en su extensión. Gracias a estos se pudo determinar que cada entrevista no excediera de los 60 minutos para no perder la atención del interlocutor, siendo óptima una duración de 20 a 30 minutos por lo que la cantidad de preguntas debiera ser tal que permitiera lograr esta duración. De este modo se tuvo un total de trece preguntas agrupadas en seis bloques respondiendo a diversos subtemas y así lograr los subobjetivos del trabajo. El primer bloque abordaba el tema sobre características personales como edad, género, nivel socioeconómico, habilidades motoras, etc. y su relación con la movilidad compuesto por 3 preguntas. Los 4 bloques siguientes tenían relación con los modos de transporte sin distinguir entre medios formales o informales, siendo, en orden: transporte público colectivo, transporte público individual, transporte privado y transporte activo. Por último, el sexto bloque, con 2 preguntas, analizaba la relación entre movilidad y Covid-19 con el fin de recoger los principales efectos de la pandemia en estos primeros años (2020-2021). A continuación, se muestra la distribución final:

	PREGUNTAS
1. Características personales	3
2. Transporte público colectivo	3
3. Transporte público individual	2
4. Transporte privado	2
5. Transporte activo	1
6. Movilidad y Covid-19	2

El modelo de entrevista completo se encuentra en el Anexo 1.

c. Recogida y análisis

Entre los meses de abril y noviembre del 2021 se llevaron a cabo las 20 entrevistas previstas para el presente Trabajo Fin de Máster. Debido a la pandemia y las distancias, se consideró realizarlas de manera virtual en su totalidad. Sin embargo, por temas económicos, las entrevistas realizadas a las representantes de la periferia fueron presenciales ya que no todas disponían de un dispositivo digital o contaban con acceso a internet. Todas las entrevistas fueron grabadas para luego ser transcritas siguiendo el esquema de preguntas previsto en el diseño de ellas. En promedio, su duración fue de 27 minutos, teniendo como duración máxima una entrevista de 60 minutos y como mínima otra de 11 minutos. No hubo pregunta que no fuera respondida por algún entrevistado, empero, en el bloque relacionado a la pandemia, dos intervenciones fueron dadas desde la experiencia en España, aunque no distaron mucho del resto de respuestas. El compendio de entrevistas realizadas se encuentra en el Anexo 2.

En cuanto al análisis, se procedió a desglosar cada respuesta y extraer de ellas los indicadores que contestaran las interrogantes. Posteriormente, por cada pregunta se compilaron las respuestas y se corroboró la cantidad de veces que cada una era repetida por los distintos entrevistados. De este modo, se priorizó por orden de importancia o veces que se mencionó el indicador con el fin de mostrar cuáles fueron las respuestas más frecuentes. Cabe resaltar que un par de preguntas fueron subdivididas para una mejor lectura.

RESULTADOS

Con relación a los resultados, estos se van a analizar de acuerdo a cada una de las preguntas realizadas siguiendo el esquema previo de seis bloques.

Características personales

El primer bloque sobre Características personales comprende tres preguntas. En la Figura 5 se recopilan los resultados de la Pregunta 1 sobre cómo las características personales influyen o no en la elección del modo de transporte al trabajo. Gran parte de la muestra (85%) coincidió en que, para el caso de la periferia, la característica más importante es la económica puesto que limita a los habitantes a escoger un modo sobre otro. Como se pudo observar previamente en la Figura 2, la

periferia de Lima está compuesta en su mayoría por los sectores socioeconómicos más desfavorecidos, entonces, siendo quienes tienen menor poder adquisitivo, se comprende este resultado. Además, tal como señaló uno de los expertos, alrededor del 70% de la población limeña utiliza el transporte público (colectivo) ya que es el único modo al que pueden acceder económicamente. Asimismo, otro indicador importante señalado por el 60% de participantes fue la falta de condiciones de accesibilidad para personas con diversidad funcional en el sistema de transporte público, razón por la cual este grupo social encuentra mayores dificultades en su uso para desplazarse a su centro laboral. Es importante señalar, igualmente, que casi la mitad de los entrevistados (45%) considera que el transporte está más pensado para el género masculino, pudiendo desplazarse sin dificultades en cualquier momento que lo deseen, a diferencia de las mujeres y la comunidad LGTB+ que condicionan su desplazamiento a su percepción de seguridad.

Influencia de las características personales en la elección del modo de transporte

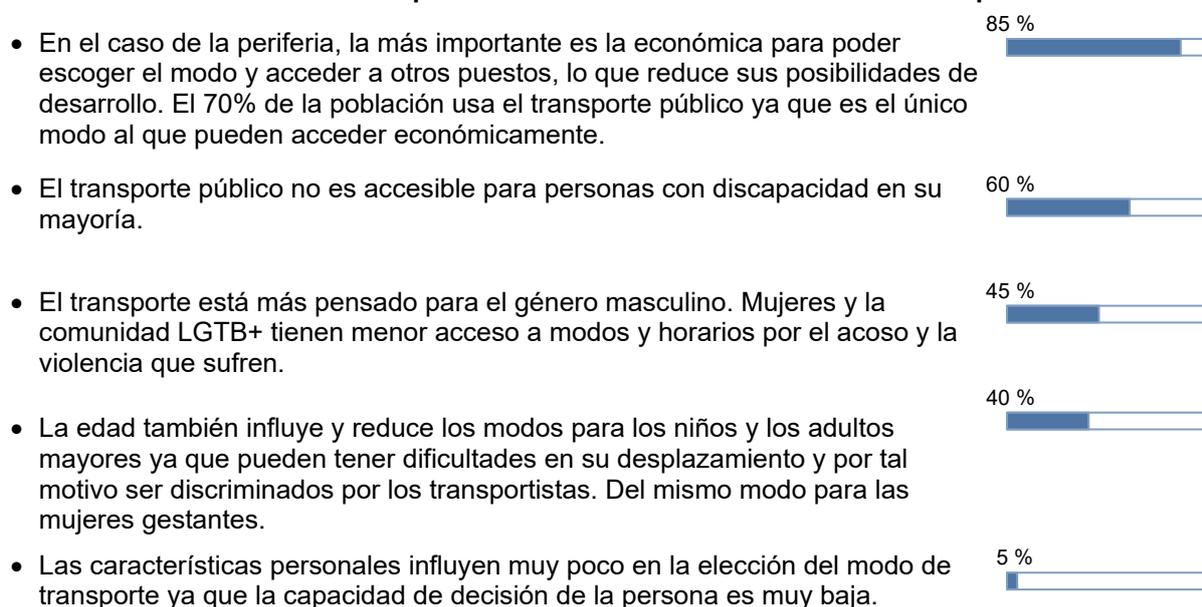


Figura 5. Resultados sobre la influencia de las características personales en la elección del modo de transporte.
Elaboración propia.

Los resultados de la Pregunta 2 sobre las dificultades que encuentran los habitantes de la periferia en su movilidad laboral están resumidos en la Figura 6. El 70% del grupo de entrevistados señaló que el tiempo y el costo son las principales dificultades. A partir de la experiencia de algunas representantes de vecinos de la periferia se recaba que, a causa de las grandes distancias que existen entre las diversas zonas de Lima, deben invertir alrededor de 2 horas por trayecto, lo que afecta su calidad de vida ya que es tiempo que podrían invertir en otras actividades, sobre todo del ámbito reproductivo, como el cuidado o poder estar presentes en la vida de sus hijos. Este indicador mantiene una relación directa con la centralidad de Lima que solo fue señalada por el 30% de la muestra. La visión monocentrista de la ciudad es tal que la accesibilidad al transporte público de calidad se concentra en Lima Centro, por lo que el resto de zonas no están realmente cubiertas por la red de transporte público. Por otro lado, el costo del transporte es altísimo y representa un porcentaje significativo del presupuesto del hogar, más aún ahora ya que, por la pandemia de Covid-

19 las tarifas se han incrementado, llegando a duplicarse en algunos casos como los autobuses. Asimismo, el 60% de los entrevistados señaló que el sistema de transporte es deficiente y no está integrado, lo que los obliga a realizar conexiones combinando varios modos para poder penetrar la trama urbana. Por ejemplo, para el caso de algunos asentamientos humanos de Villa María del Triunfo que se encuentran en la ladera del cerro, los habitantes deben bajar caminando hacia algún lugar donde sí acceda algún medio de transporte como el mototaxi para poder tomarlo y llegar con él al paradero de autobuses o la estación de la Línea 1 del Metro de Lima. Al finalizar el tramo del autobús o el tren, incluso, deben tomar otro medio para conectar con su destino. Al no ser un sistema integrado, la inversión en la movilidad es mayor y, como es deficiente, el tiempo invertido también incrementa.

Dificultades de los habitantes de la periferia en su movilidad laboral

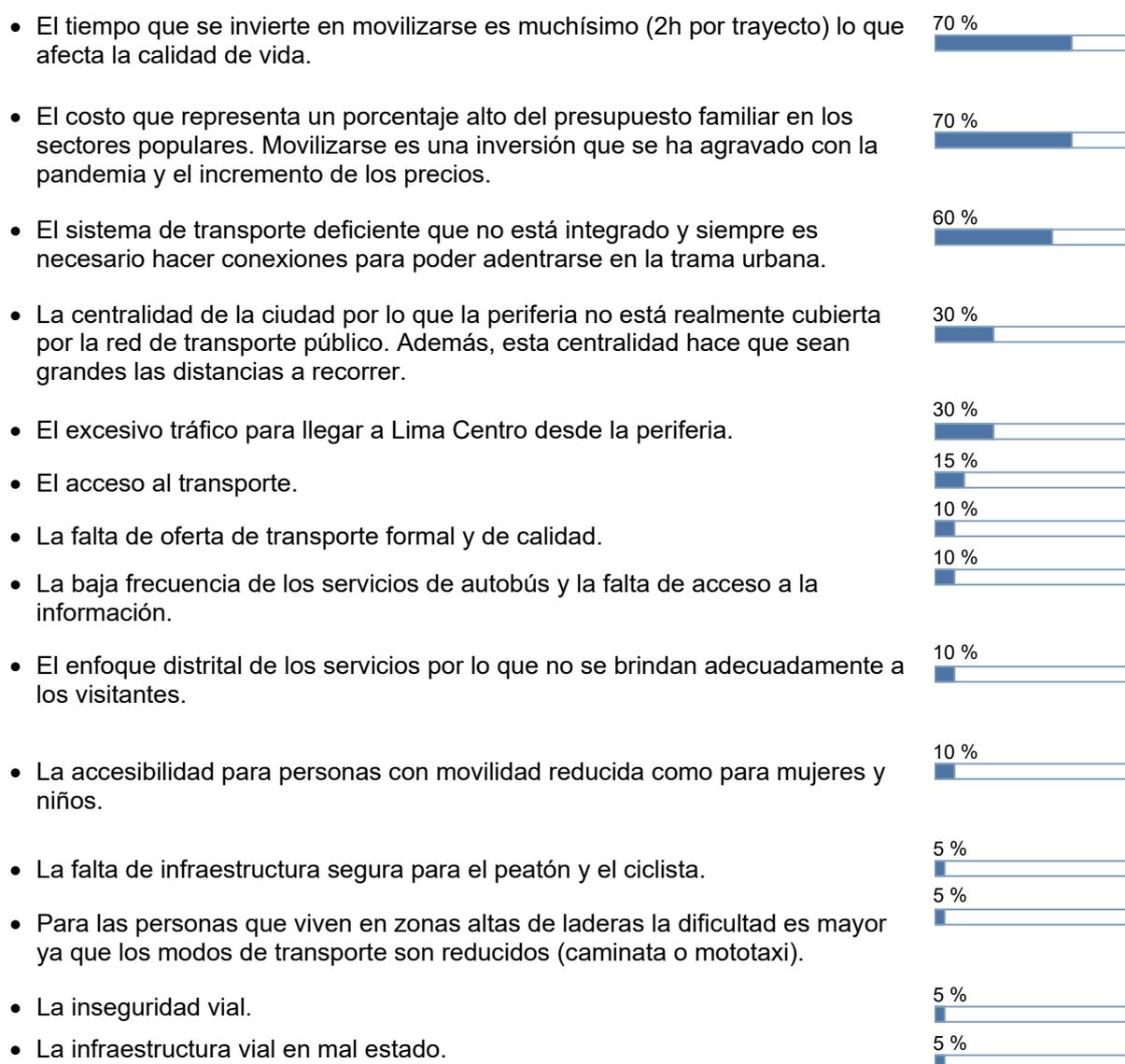


Figura 6. Resultados sobre las dificultades de los habitantes de la periferia en su movilidad laboral. Elaboración propia.

En cuanto a los resultados de la Pregunta 3 que cuestionaba la relación entre oferta laboral y lugar de residencia del trabajador, estos se encuentran representados en la Figura 7. Como se puede observar, la opinión estuvo muy dividida, pero solo el 25% del total de entrevistados señaló que no existe mucha relación ni que se toma en cuenta al momento de emplear a alguien. Sin embargo, el 35% de participantes indicó que, al momento de emplear, sí se le da prioridad a aquel trabajador que recorra menores distancias o invierta menor tiempo en su desplazamiento. Incluso, el 25% afirmó que actualmente esto se presenta como estrategia de los empleadores para evitar contagios debido a la exposición que supone para un trabajador movilizarse. Asimismo, el 25% de la muestra mencionó que los empleos de calidad se ofrecen solo en Lima Centro para quienes se encuentren en proximidad y el 20% aludió a cierta discriminación que sufrirían algunos trabajadores por su lugar de residencia.

Relación entre oferta laboral y lugar de residencia del trabajador

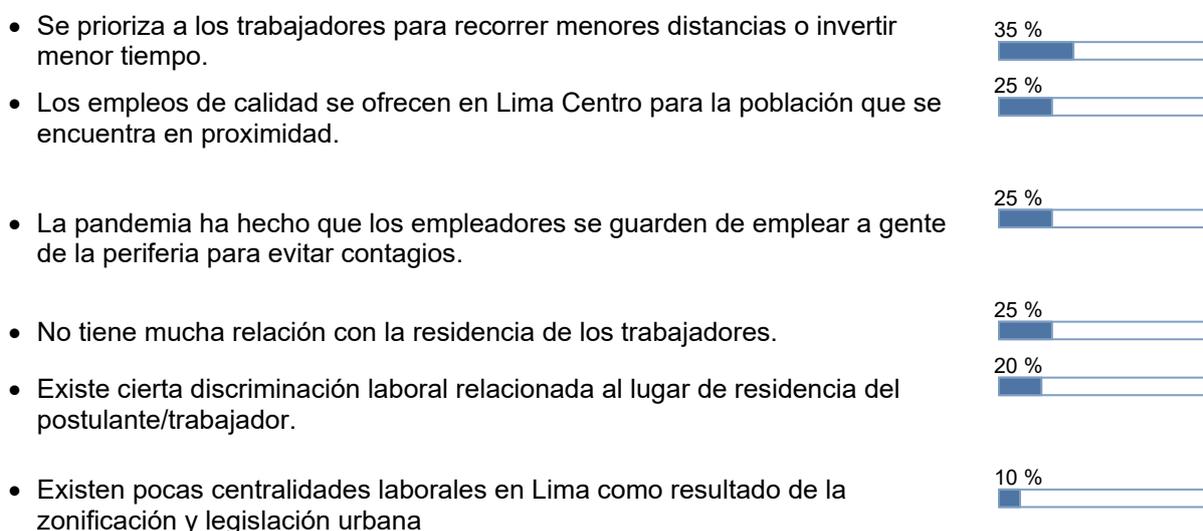


Figura 7. Resultados sobre la relación entre oferta laboral y lugar de residencia del trabajador. Elaboración propia.

Transporte público colectivo

Como se ha indicado anteriormente, el segundo bloque sobre Transporte público colectivo contó con tres preguntas. Los resultados de la Pregunta 4 se encuentran representados en la Figura 8. Sobre el nivel de satisfacción del sistema de transporte público colectivo, casi la totalidad de la muestra (95%) señaló que no satisface la demanda de los habitantes al no ser ni seguro, ni accesible, ni confortable. Algún experto señaló, incluso, que:

(...) no lo hará nunca [satisfacer la demanda] por la forma de relacionarse, precisamente, teniendo en consideración que la oferta de empleo se concentra en Lima Centro y la población que accede a este empleo se encuentra en la periferia lo que obliga a hacer millones de viajes diarios y no hay ningún sistema de transporte que pueda soportar esto. (...)

Además, tal como se expuso en los resultados de la Pregunta 2, no está integrado ni

completo por lo que se invierte mucho tiempo en desplazarse dentro de Lima Metropolitana. En ese sentido, el 25% indicó que, al no estar completo, en la periferia el problema es aún mayor por lo que los habitantes deben optar por medios informales o ir andando largos tramos y en zonas peligrosas. Por otro lado, el 55% señaló que, si cubre la demanda, lo hace en condiciones precarias ya que los estándares son muy bajos comparados con otras ciudades como las europeas.

Asimismo, la experiencia y las características personales influenciaron las respuestas de los entrevistados a esta interrogante ya que, para el grupo de expertos el transporte público colectivo es de bajo costo y, por el contrario, para las representantes de vecino de la periferia representa una alta proporción del presupuesto del hogar dándose casos en los que se debe rechazar un empleo porque el salario no compensa la inversión en el transporte. Del mismo modo, para la mayoría de expertos el problema principal era la calidad del servicio que se ofrece con unidades en malas condiciones de limpieza, baja frecuencia, espacios inseguros, etc., frente a una oferta amplia del servicio en el ámbito cuantitativo. Sin embargo, el grupo de personas en riesgo de exclusión social refirieron, por un lado, una oferta limitada de unidades accesibles para personas con diversidad funcional y, por otro, grandes áreas de la periferia no cubiertas por el servicio público y donde deben emplear medios informales para satisfacer su demanda. En ese sentido, se puede considerar que los expertos no son quizás conscientes de las limitaciones que enfrentan las personas en riesgo de exclusión social en su movilidad diaria relacionadas a la oferta y coste que supone el uso de transporte público para familias desfavorecidas porque es una realidad que no afrontan por sus condiciones.

Nivel de satisfacción del sistema de transporte público colectivo de Lima

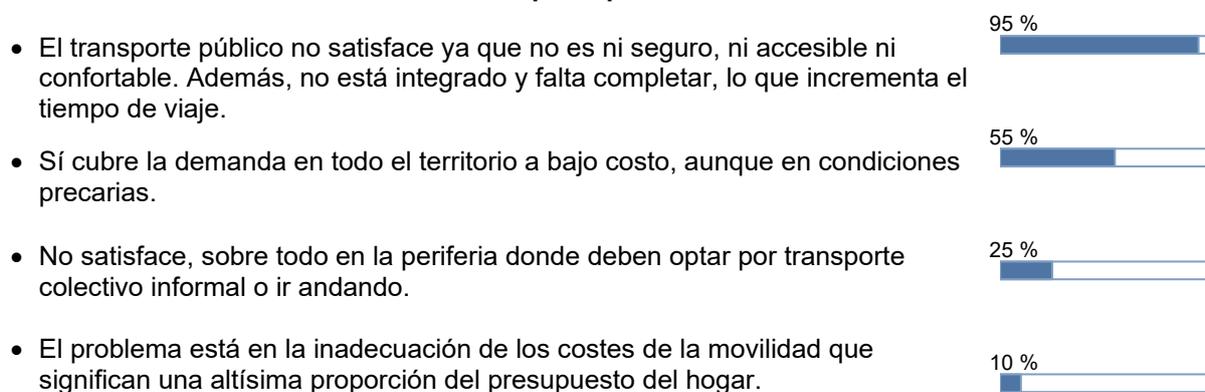


Figura 8. Resultados sobre el nivel de satisfacción del sistema de transporte público colectivo de Lima. Elaboración propia.

En la Pregunta 5 se les consultaba a los participantes sobre los factores limitantes en relación a la accesibilidad del transporte público colectivo en Lima y si su existencia dependía de la zona en la que el usuario se encontraba (Lima Centro, Lima Norte, Lima Sur, Lima Este, Callao). Ya que la cuestión a explorar fue amplia, se analizarán por separado.

En la Figura 9 se recaban los resultados relacionados a los factores limitantes sobre la accesibilidad del transporte público colectivo. El 60% de los participantes indicó que el principal factor limitante es la cobertura ya que, si bien hay sectores de la ciudad que son muy accesibles mediante

el transporte público colectivo, la realidad es que no en todo el territorio limeño se puede acceder al sistema. Luego, el 30% de los entrevistados señaló que la falta de carriles segregados y un diseño urbano apropiado, así como la frecuencia y las unidades disponibles del modo colectivo son otros factores limitantes de la accesibilidad. Como señala alguno de ellos, en las zonas consolidadas no se encuentran muchas limitaciones, pero en zonas donde predominan los asentamientos humanos el problema es mayor porque no se previeron ni pistas ni aceras en la autoproducción del espacio.

Factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo

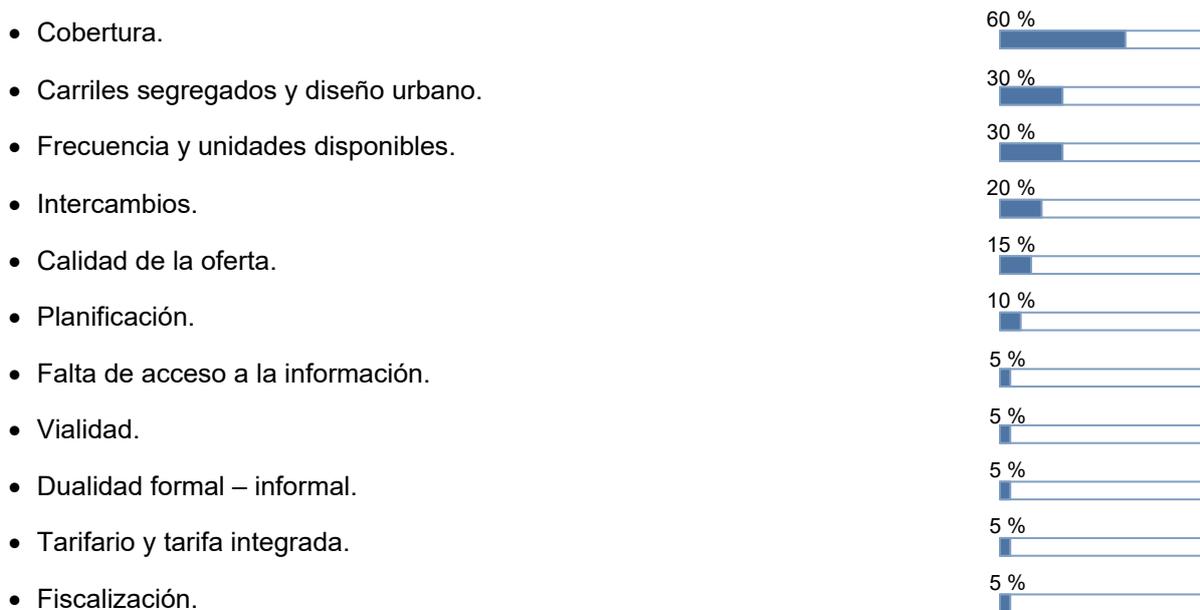


Figura 9. Resultados sobre los factores limitantes de la accesibilidad del transporte público colectivo. Elaboración propia.

Por otro lado, para la relación entre la accesibilidad y la zona, se muestran los resultados en la Figura 10. Para el 90% de los participantes, la accesibilidad del transporte público depende estrechamente de la zona de Lima en la que se encuentre uno ya que el tema está resuelto en Lima Centro, pero en las demás zonas periféricas no lo está, habiendo, claramente, una diferencia entre zonas. Esto, además de ser un problema estructural causado por la visión de la ciudad de los gobiernos locales, también se da a partir de las condiciones del entorno de algunos sectores donde la pendiente del terreno no permite la cobertura y los habitantes deben agenciarse de otros modos de transporte para poder movilizarse. Un grupo de ellos incluso señaló que, según su percepción, a diferencia de Lima Centro, en Lima Sur, al menos, no existen muchas líneas de autobuses y, si bien la terminal de la Línea 1 del Metro de Lima se encuentra en el distrito donde habitan, este solo cubre una ruta en el sentido Norte – Sur.

Relación de la accesibilidad con las zonas de Lima



Figura 10. Resultados sobre la relación entre la accesibilidad y las zonas de Lima. Elaboración propia.

En la Figura 11 se muestran los resultados a la Pregunta 6 donde se les cuestionaba a los participantes si consideraban que el transporte público colectivo como el modo principal para satisfacer la demanda cautiva. El 85% de ellos señaló que, si bien las preferencias han cambiado como resultado de la pandemia y el miedo a contagiarse del virus SARS-CoV-2, el transporte público colectivo sí es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva por su capacidad de trasladar a muchas personas a un precio que consideran accesible por la mayoría de habitantes. Entre las respuestas se tuvo que:

(...) Dentro de las grandes ciudades latinoamericanas, probablemente Lima es la que más uso de este transporte colectivo emplea. El automóvil cubre, como máximo, un 15% de la demanda de movilidad. Por otro lado, el acceso peatonal a oportunidades es menor respecto a otras ciudades por esta mala distribución de la oferta de servicios y actividades que tiene la ciudad. (...)

El transporte público colectivo como principal modo para satisfacer la demanda cautiva

- Sí es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva ya que tiene la capacidad de trasladar a muchas personas a un precio que la mayoría puede cubrir. Las preferencias han cambiado para evitar el contagio.  85 %
- No ya que gran parte de los viajes en Lima son menores a 7.5 km que se pueden resolver mediante el transporte activo.  15 %

Figura 11. Resultados sobre el transporte público colectivo como principal modo para satisfacer la demanda cautiva. Elaboración propia.

Transporte público individual

El tercer bloque sobre Transporte público individual (taxi y mototaxi) estuvo compuesto por dos preguntas. La Pregunta 7 planteaba la interrogante sobre si el uso del transporte público individual se daba en combinación con los modos colectivos o si su uso era, más bien, como sustituto de dichos modos. Los resultados de esta pregunta están recopilados en la Figura 12. Si bien algunos indicaron que se da de ambas formas, la gran mayoría de los participantes de esta investigación (90%) refirieron que el uso del transporte público individual es como complemento ya que no existe la intermodalidad en Lima, además de que, en zonas de la periferia, el uso del mototaxi es la única forma de acceder a los modos colectivos por las limitaciones señaladas previamente. Casi la mitad de los entrevistados (45%) considera que su uso es como sustituto de los modos colectivos ya que el viaje se da de puerta a puerta, se reducen los tiempos, es un modo que se adapta mejor a las personas con diversidad funcional y, al no existir la intermodalidad, termina resultando a un coste similar a utilizar diversos medios de transporte para realizar un trayecto. Además, encontraron mayores ventajas al emplear este tipo de transporte. Sin embargo, habría que diferenciar en este resultado según grupos de entrevistados ya que quienes señalaron que el precio del transporte público personal era similar a emplear diversos medios para realizar un trayecto, en primer lugar, se

referían al taxi y, en segundo, se referían a viajes dentro de la misma zona de Lima y no para conectar con otras zonas. En ese sentido, el 40% de los entrevistados, en su mayoría representantes de vecinos de la periferia, señaló que, si bien es un sustituto, tiene un coste imposible de cubrir. Otros participantes señalaron que el transporte público individual se utiliza como sustituto por la falta de cobertura territorial y flexibilidad horaria de los modos colectivos.

El transporte público individual se utiliza como sustituto o en combinación a los modos colectivos

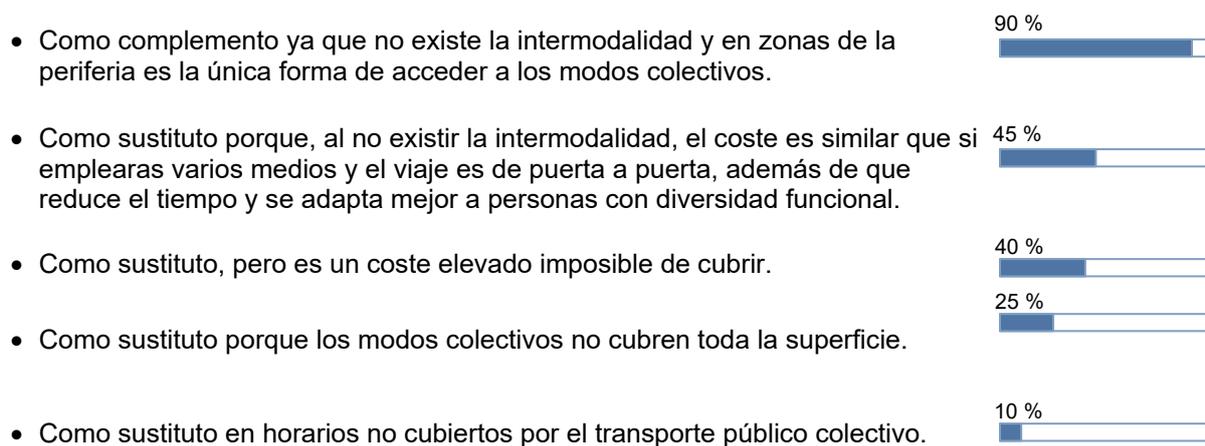


Figura 12. Resultados sobre el uso del transporte público individual como sustituto o en combinación a los modos colectivos. Elaboración propia.

En la Figura 13 se recopilan los resultados de la Pregunta 8 sobre las ventajas que aporta el transporte público individual (taxi y mototaxi) frente al colectivo. Tal como se puede apreciar en la figura, cuatro ventajas destacaron del resto. El 65% de la muestra señaló que la percepción de seguridad es mayor en el transporte público individual frente al colectivo, refiriéndose, no solo a la seguridad frente a robos y agresiones, sino también frente a accidentes de tránsito. En el modo colectivo, tal como señaló uno de los expertos, se ven y se escuchan atropellos, accidentes, así como unidades de transporte (combis) que no cumplen con las normativas, además de que la competitividad que existe en las vías con el fin de tener un mayor número de pasajeros o emplear menor tiempo en el desplazamiento es tal que ha ocasionado muchos accidentes. Esta percepción es muy propia del contexto de la investigación ya que, en el Perú, en la oferta del transporte participan muchas empresas privadas, lo que incrementa este tipo de competitividad. Por tal motivo se comprende este resultado donde la percepción de seguridad es mayor en el transporte público individual.

Asimismo, en cuanto a la seguridad en la salud, el 55% de los participantes señaló que una ventaja importante que tiene el modo individual actualmente es que ofrece una menor exposición a contagio por SARS-CoV-2 ya que hay menos personas en la unidad comparado con el modo colectivo, por lo que se da un mayor distanciamiento social. Del mismo modo, el 55% también señaló que el transporte público individual emplea menor tiempo para desplazarse, sobre todo fuera de las horas puntas. Por último, el 45% de los participantes indicó que la comodidad que ofrece el modo individual es mayor. Otras ventajas mencionadas en la entrevista fueron que el transporte público

individual brinda viajes de puerta a puerta, tiene una mayor cobertura territorial, ofrece flexibilidad horaria, existe una mayor disponibilidad de este modo, es más accesible para personas con movilidad reducida y, al menos un experto considera que contamina menos.

Ventajas del transporte público individual frente al colectivo

- Seguridad.
- Menor exposición a contagio por SARS-CoV-2.
- Menor tiempo para desplazarse.
- Comodidad.
- Viaje de puerta a puerta.
- Cobertura territorial.
- Flexibilidad horaria.
- Disponibilidad.
- Accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- Menor contaminación ya que los modos colectivos son grandes contaminantes.

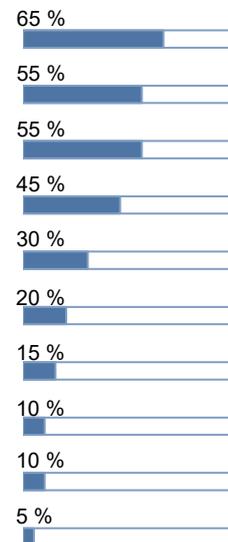


Figura 13. Resultados sobre las ventajas del transporte público individual frente al colectivo. Elaboración propia.

Transporte privado

En el cuarto bloque de la entrevista semiestructurada, compuesto por dos preguntas se consultó sobre el Transporte privado. El compendio de los resultados de la Pregunta 9 que cuestionaba los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal se encuentran en la Figura 14. El 90% de los participantes consultados señaló que el principal factor limitante es el coste de adquisición ya que es sumamente elevado y representaría una parte importante del presupuesto del hogar. Además, existen otros factores relacionados con el dinero como el mantenimiento del vehículo (55%) o el aparcamiento (45%). Con respecto a este último, algunos se referían al espacio que ocuparía el vehículo como visitante, esto es, parqueaderos privados o el pago a una persona para que lo cuide. Por otro lado, otros entrevistados se referían a disponer un espacio dentro del hogar para poder parquearlo diariamente ya que, por no contar con el espacio o por condiciones del terreno, habría que alquilar un espacio dentro de la vivienda de algún vecino en las zonas bajas de la ciudad. Asimismo, algunos entrevistados señalaron como limitación el miedo a conducir (20%), aprender a conducir (30%) y obtener la licencia de conducir (25%).

Factores limitantes al momento de tomar el vehículo personal

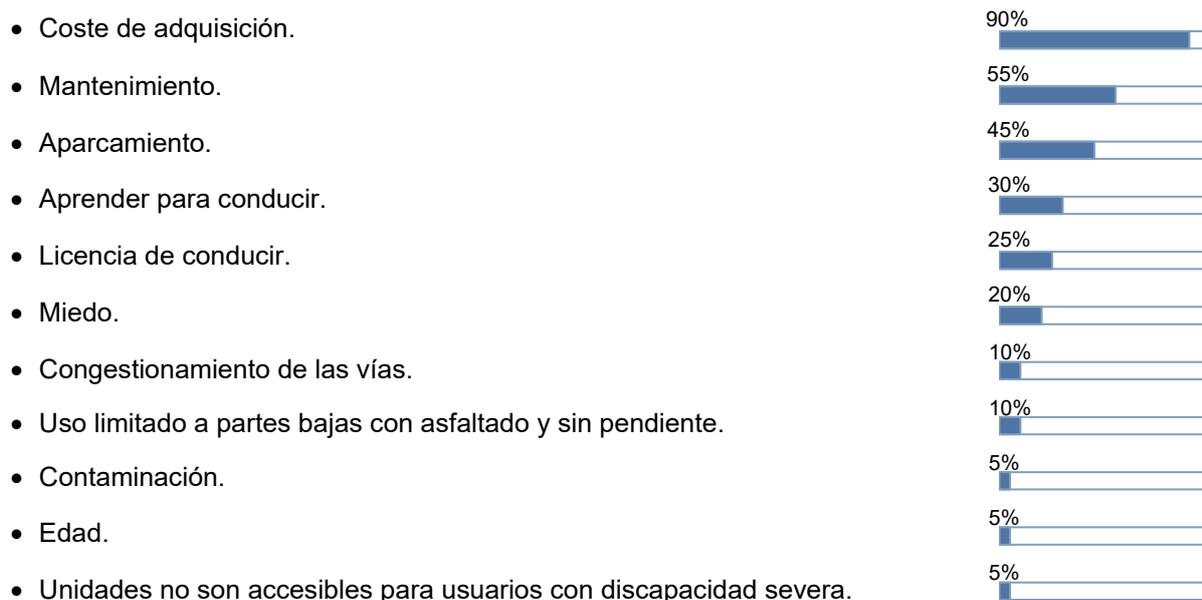


Figura 14. Resultados sobre los factores limitantes al momento de tomar el vehículo personal. Elaboración propia.

Los resultados de la Pregunta 10 sobre los beneficios de utilizar el transporte privado para la movilidad laboral están representados en la Figura 15. El beneficio en el que más coincidieron los entrevistados (65%) es que uno emplea menor tiempo en desplazarse, quizás como resultado del diseño de Lima que da prioridad al vehículo privado. El 55% indicó que el transporte privado brinda autonomía ya que no dependes de nadie para movilizarte, además de que tienes el vehículo a disposición todo el día, todos los días por lo que no tienes que esperar a encontrar un medio de transporte colectivo disponible. Como señalaron, es como estar solo en una burbuja, aislado de condiciones externas por lo que se percibe una mayor seguridad del individuo (50%) frente a robos o agresiones muy presentes en el transporte público de Lima. Sin lugar a dudas, es interesante señalar la prevalencia de este indicador sobre una menor exposición al contagio por SARS-CoV-2 (40%). Como es sabido, el transporte público de Lima Metropolitana, a diferencia de otras ciudades como las europeas, es considerado un espacio inseguro, no solo en cuanto a accidentes de tránsito como se mencionó previamente, sino también en tanto a delincuencia y violencia de género. Así, la afirmación de los entrevistados refleja la percepción de la sociedad como resultado de lo que muestran las noticias diariamente: víctimas de carteristas o, incluso, robos a mano armada a usuarios del transporte público; y, por otro lado, lo plasmado en un estudio de Plan Internacional donde Lima se clasificó como la ciudad más insegura para una niña que sale sola de casa o usa el transporte público de noche o de día. Por el contrario, en ciudades europeas el tema de la seguridad está resuelto desde hace ya un tiempo, tal como lo señalarían algunos de los expertos oportunamente. Es así como se comprende que en países como Alemania e, incluso, India se den estudios con un resultado distinto donde se prioriza la reducción al riesgo de contagio por Covid-19 frente a la sensación de seguridad personal en el uso del vehículo privado y donde consideran al transporte público como espacio más seguro (Anke et al., 2021; Das et al., 2021).

Por último, el 40% de la muestra señaló que uno de los beneficios es que se realiza el viaje de puerta a puerta sin tener que realizar cambios de medios dentro del trayecto, así como la comodidad y confort durante el viaje por encontrarse solo.

Beneficios de utilizar transporte privado para la movilidad laboral

- Menor tiempo para desplazarse.
- Autonomía.
- Seguridad.
- Poca exposición al contagio por SARS-CoV-2.
- Viaje de puerta a puerta.
- Comodidad y confort.
- Cobertura territorial.
- Flexibilidad.
- Status.

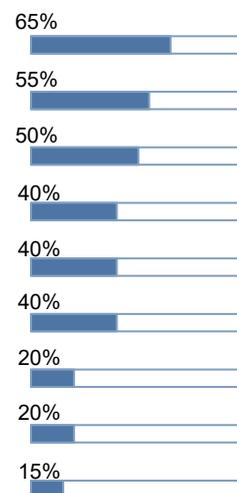


Figura 15. Resultados sobre los beneficios de utilizar el transporte privado para la movilidad laboral. Elaboración propia.

Transporte activo

En cuanto al Transporte activo, en la Pregunta 11 se cuestionó a los participantes sobre las ventajas y las limitaciones del uso del transporte activo como movilidad laboral. Al contraponerse las cuestiones, los resultados se han graficado por separado. En la Figura 16 se pueden apreciar los resultados para las ventajas del uso del transporte activo como movilidad laboral. La que señalaron los entrevistados con mayor frecuencia (65%) es que es beneficioso para la salud física y mental ya que te ejercitas al desplazarte y no cargas con el estrés propio y del entorno por el uso del transporte colectivo precario. Otra de las ventajas que consideró el 55% de los participantes fue que el coste cero si se opta por ir andando o muy bajo para el caso de la bicicleta, patineta, etc. Otro factor importante de este modo de transporte es que no contribuye a la contaminación, tal como lo señaló el 40% de la muestra. Una parte de los participantes (35%) incluso consideró que es un modo rápido ya que no le afecta el tráfico de los vehículos motorizados y otros (20%) indicaron que otra de las ventajas es el poco riesgo de contagio de Covid-19 ya que te desplazas solo y al aire libre, a diferencia de otros modos como el colectivo donde compartes espacio con muchas personas y hay menor ventilación de la unidad. Otras ventajas señaladas fueron la máxima penetración de la trama urbana ya que puedes acceder a los lugares donde no llegan los vehículos motorizados como el caso de los asentamientos humanos que se encuentran en las laderas de los cerros, el viaje de puerta a puerta, el hecho de no necesitar licencia ni mucho espacio para aparcar, es un modo autónomo y promueve el desarrollo económico.

Ventajas del uso de transporte activo como movilidad laboral

- Beneficioso para la salud física y mental.
- Coste cero o muy bajo.
- No contribuye a la contaminación.
- Rapidez.
- Poca exposición al contagio por SARS-CoV-2.
- Máxima penetración en la trama urbana.
- Viaje de puerta a puerta.
- No demanda mucha área de aparcamiento.
- No se necesita licencia.
- Promueve el desarrollo económico.
- Autonomía.

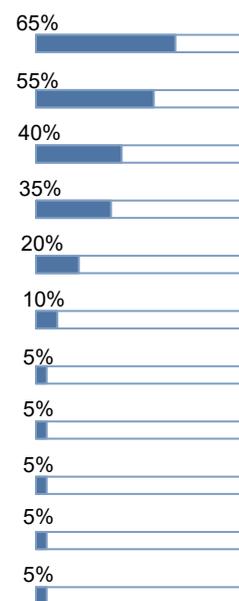


Figura 16. Resultados sobre las ventajas del uso de transporte activo como movilidad laboral. Elaboración propia.

Con respecto a las limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral, los resultados se encuentran representados en la Figura 17. Los entrevistados, casi en su totalidad (95%), indicaron que la mayor dificultad que encuentran en su uso es que solo se pueden realizar trayectos cortos por el cansancio que se experimenta luego de algunos pocos kilómetros. Además, esto incrementaría en temporada de verano donde, incluso, se correría el riesgo de sufrir un golpe de calor. Sin tomar en consideración este indicador, la opinión estuvo muy dividida y se señalaron otras dieciocho limitaciones. El 40% de la muestra considera que la inseguridad es un factor limitante ya que la persona está expuesta a cualquier tipo de agresiones o a sufrir un asalto. El 30% señaló que la infraestructura urbana es de mala calidad o inexistente en algunos sectores de Lima Metropolitana. La misma cantidad de participantes señaló que una limitación es aprender a utilizar el modo que, si bien ir andando es parte de nuestra cotidianidad, emplear una bicicleta, por ejemplo, no lo es y no está visibilizado que una parte de la población no sabe utilizarla, tal vez como resultado de que sus características personales no le permitieron aprender ya sea porque, aunque muy bajo, significa un gasto, las condiciones de su entorno no favorecen su uso, no cuentan con la destreza necesaria, etc. En ese sentido, el 25% de los participantes indicó que las condiciones del entorno son otro factor limitante ya sea por el clima, sobre todo en verano, o por la pendiente del terreno que lo hace inaccesible con ciertos medios. Otra de las limitaciones señalada fue el diseño urbano por parte del 20% de la muestra ya que, si bien por pandemia se crearon varios kilómetros de ciclovía en la ciudad, aún queda pendiente la cobertura en varias zonas. Además, como resultado de la ejecución independiente por distritos, existen varios puntos de Lima donde la ciclovía no continúa. Otros indicadores mencionados fueron la exposición a la contaminación, la vulnerabilidad frente a accidentes de tránsito, la inexistencia de espacios destinados para el aseo y dejar las pertenencias, la falta de intermodalidad en la ciudad, la falta de una planificación integrada de Lima Metropolitana, el coste de adquisición, las características personales, sobre todo para personas con diversidad

funcional, el hecho de que no se puede cargar cosas voluminosas, entre otros.

Limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral

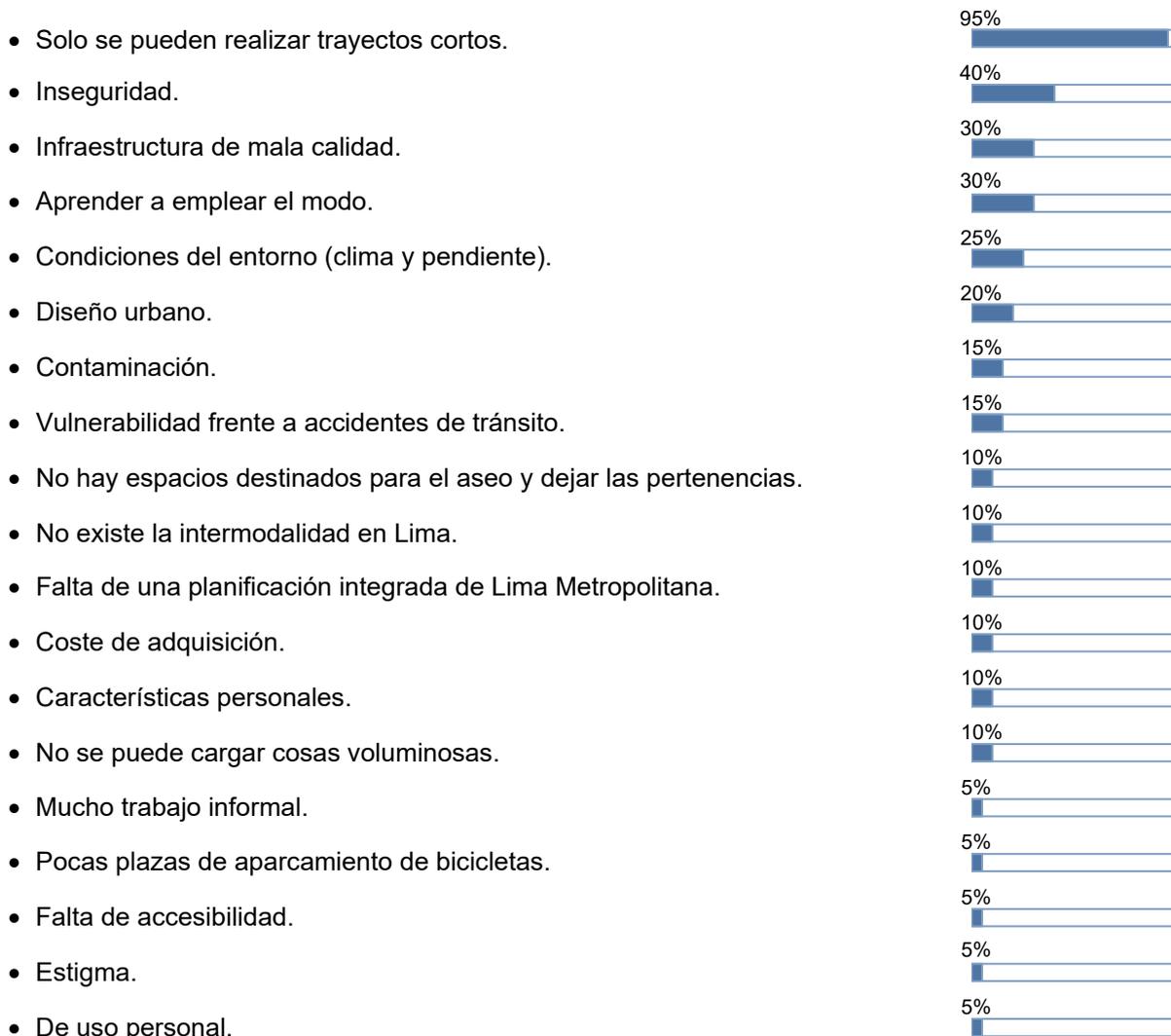


Figura 17. Resultados sobre las limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral. Elaboración propia.

Movilidad y Covid-19

El último bloque, relacionado a la Movilidad y Covid-19, estuvo compuesto por dos preguntas. La Figura 18 resume los resultados obtenidos a partir de la Pregunta 12 sobre la influencia del Covid-19 en los patrones de movilidad de los habitantes de Lima Metropolitana. Si bien todos indicaron que la pandemia sí había influido en los patrones de movilidad, 60% de la muestra indicó, además, que el uso del transporte público colectivo disminuyó por el miedo a contagiarse a partir de que es el modo que va más atestado. Por otro lado, el 55% señaló que ahora solo se sale de casa por necesidad ya que la tarifa del transporte público incrementó considerablemente y quienes salen son los hombres. La misma cantidad de participantes señaló también que ahora se opta por el teletrabajo por lo que las personas no tienen la necesidad de salir, aunque esto se da solamente en el empleo formal. Incluso, ahora existen muchas facilidades a partir de la entrega o la atención a

domicilio de diversos servicios. Por otro lado, el 40% de los entrevistados resaltó el uso de los modos activos, sobre todo de la bicicleta, ya que no existe contacto con otras personas reduciendo así el riesgo de contagio y, además, ahora hay más ciclovías disponibles. Asimismo, el 30% indicó que la pérdida de empleos ha hecho que las personas ya no tengan que salir a trabajar en algunos casos, mientras que en otros ahora sale más seguido en búsqueda de un empleo. Por último, solo el 10% de los participantes indicó que ahora las mujeres se encuentran más confinadas al ámbito reproductivo ya que, como mencionó alguna representante de vecinos de la periferia, antes de la pandemia combinaban su participación en el ámbito productivo con el reproductivo, ahora ya no tienen esa posibilidad porque no se dan las condiciones. Por ejemplo, en el 2019 una madre de familia podía agenciarse vendiendo comida en los colegios, pero ahora, como aún no se han retomado las clases presenciales, debe mantenerse en casa al cuidado de sus hijos mientras el marido busca un empleo.

El Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes

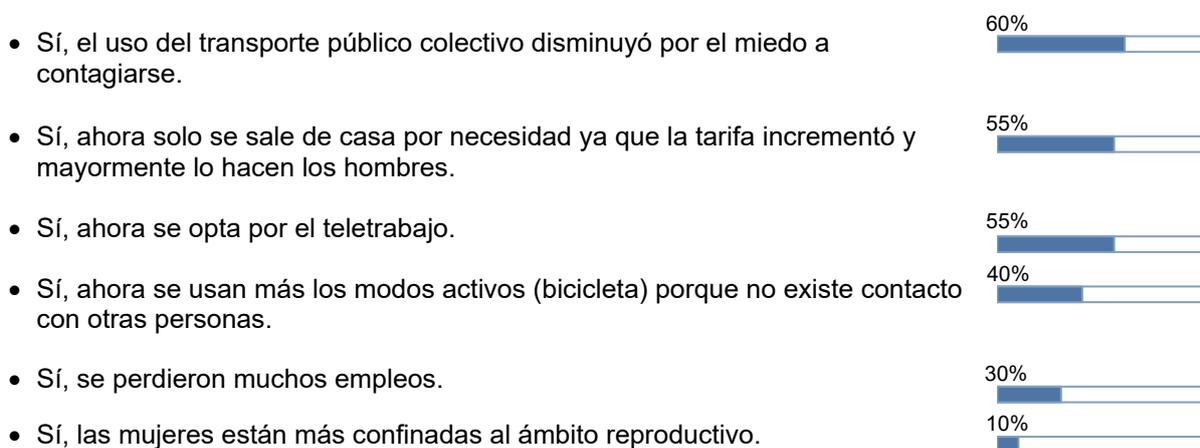


Figura 18. Resultados sobre la influencia del Covid-19 en los patrones de movilidad de los habitantes. Elaboración propia.

Por último, la Pregunta 13 cuestionaba la relación entre el cambio en los patrones de movilidad y los sectores socioeconómicos. Los resultados de esta pregunta están recopilados en la Figura 19, donde el 75% de la muestra indicó que sí existe relación con los sectores socioeconómicos donde los de mayor poder adquisitivo (A y B) (ver Tabla 1) tienen la opción de teletrabajar a partir de que son quienes gozan de un trabajo formal. Estos sectores disponen de herramientas que les facilitan el manejo de la pandemia a partir de las facilidades económicas que tienen y son quienes tienen el privilegio de contar con un vehículo personal por lo que no han cambiado de modo manteniéndose en una burbuja. Como precisa uno de los expertos, ahora hay mayores desigualdades:

(...) Son otros niveles de desigualdad. Lo que la pandemia ha puesto en evidencia son los enormes niveles de desigualdad. El transporte es otra de las dimensiones donde se ve la desigualdad. Mientras los sectores medios y altos tienen el problema de que se les baja la batería del vehículo porque mueven menos el vehículo, los sectores populares tienen el problema de que la tarifa se

duplicó mientras sus ingresos disminuyeron. (...)

Así, el resto de sectores socioeconómicos (C, D y E) (ver Tabla 1), quienes son más vulnerables y cuentan con menores facilidades económicas, se encuentran laborando de manera presencial porque una parte importante de ellos lo hace de manera informal (el 70% del total nacional trabaja en el sector informal). Ellos han buscado la manera de modificar sus patrones de movilidad optando por diferentes horarios o rutas para no tener que viajar en unidades que normalmente se encuentran repletas. Además, se han visto desprotegidos por el Estado ya que, por un lado, las medidas interpuestas que limitaban la circulación de personas no tenían en consideración que la mayor parte de estos sectores viven del día a día, de ahí que más del 40% de la población nacional no cuenta con una refrigeradora en el 2020. Por otro lado, las modificaciones que se dieron en el sistema de transporte público tuvieron como principales afectados a estos sectores con contratos y servicios cancelados. Tal como señalaba una de las representantes de vecinos de la periferia:

(...) En Lima somos muchos informales porque somos quienes menos dinero tienen y para nosotros no ha sido lo mismo que para los formales de clase media o alta que pueden estar sin salir de sus viviendas y tienen diversas facilidades por su poder. Para nosotros ha sido lo mismo que nada porque hemos tenido que salir a buscar ingresos porque no tenemos uno fijo que nos permita hacer teletrabajo. Los beneficios han sido para los formales.

Sin embargo, el 25% de las personas que participaron en la investigación tienen la percepción de que todos los sectores se han visto afectados por igual por la pérdida de puestos de trabajo, así como por las limitaciones en la movilidad, lo que es cierto, sobre todo, en el inicio de la pandemia. Resulta interesante señalar que quienes coincidieron en esta afirmación forman parte del grupo de Personas en riesgo de exclusión social.

El cambio en los patrones se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual

- A-B teletrabajan en su mayoría y continúan usando su vehículo personal. El resto está trabajando de manera presencial modificando sus patrones. 
- Ha afectado a todos los sectores por igual porque se limitó la movilidad y se perdieron empleos. 

Figura 19. Resultados sobre la relación entre el cambio en los patrones y los sectores socioeconómicos. Elaboración propia.

CONCLUSIONES

En este último apartado, se revisarán el objetivo y los subobjetivos de esta investigación que fueron propuestos en la introducción a fin de contrastarlos con los resultados obtenidos a partir del desarrollo del trabajo.

En primer lugar, mediante el análisis del caso de estudio se lograron identificar los diversos procesos que ha atravesado Lima Metropolitana hasta lograr su consolidación. Dichos procesos se

dieron sin una planificación pertinente y con el fin de dar una respuesta sobre la marcha al crecimiento vertiginoso de su población y su expansión territorial. El crecimiento explosivo de Lima durante el siglo XX tuvo como resultado la formación de una estructura que fue más un mosaico de fragmentos urbanos que el fruto de un proceso planificado (Vega Centeno et al., 2019). Como producto del hacinamiento de los predios y el alza de los costes de alquiler, los nuevos migrantes que llegaban a Lima y un parte importante de los que ya la habitaban decidieron optar por la autoproducción del espacio periférico que era de propiedad pública. Actualmente, se mantiene una marcada diferencia en la composición de la ciudad donde los niveles socioeconómicos alto y medio alto permanecen en lo que hoy se considera Lima Centro, mientras los sectores populares con menor poder adquisitivo como el medio, medio bajo y bajo habitan las zonas periféricas del Callao, Lima Norte, Lima Este y Lima Sur.

Asimismo, a pesar de que los planes presentados desde mediados del siglo XIX para Lima Metropolitana promovían una Lima policéntrica a partir de la conectividad resultante de la consolidación de la red de trenes y tranvías y la accesibilidad generada a nivel urbano, interurbano y regional, no se logró el modelo. En su lugar, se tuvo una superficie de uso urbano dispersa ocupada por los sectores populares que demandaba cada vez más inversión en el transporte para lograr la accesibilidad total de la capital. La construcción de vías se concentró en la zona central de Lima conectando los subcentros que se habían establecido un siglo atrás dentro de lo que hoy se considera la zona de Lima Centro. Así, se promovieron dichos núcleos en vez de crear nuevos centros jerárquicos en las otras zonas habitadas por los sectores populares, dando como resultado la legitimación del desarrollo desigual de la ciudad donde, al día de hoy, coexisten zonas muy bien conectadas y planificadas frente a otras que resuelven la accesibilidad a partir del uso de medios informales.

Por otro lado, la decisión de optar por una metodología cualitativa permitió conocer la percepción de la población sobre la problemática derivada del acceso desigual a oportunidades. En ese sentido, se procedió a realizar una serie de entrevistas semiestructuradas ya que permiten la aplicación de un marco común de preguntas que posibilita mantener el enfoque del tema y realizar un análisis comparativo de las respuestas. Además, al ser preguntas abiertas, permiten aclarar y profundizar en los puntos convenientes mediante preguntas adicionales. Con el fin de conocer la percepción sobre los desplazamientos de los habitantes de Lima, principalmente de aquellos de la periferia con motivo laboral, se llevaron a cabo veinte entrevistas semiestructuradas a dos grandes grupos poblacionales: expertos en temas de movilidad y personas en riesgo de exclusión social, esto es, personas con diversidad funcional y representantes de vecinos de la periferia, específicamente de Villa María del Triunfo, en Lima Sur. La elección de estos dos grupos permitió conocer, por un lado, la perspectiva desde el ámbito académico, así como del sector público y privado sobre la movilidad, las ventajas de unos modos sobre otros, las preferencias y las limitaciones que encuentran en los diversos modos; y, por el otro, la realidad que deben afrontar las personas con diversidad funcional y vecinos de la periferia en sus desplazamientos diarios.

Las entrevistas, que se dieron de manera virtual y presencial, fueron grabadas para luego

proceder a su transcripción. De este modo, a partir de las respuestas de los participantes, se extrajeron de ellas los indicadores que contestaran las preguntas realizadas. Así, por cada pregunta se compilaban los indicadores y se corroboró la cantidad de veces que cada uno era señalado por los distintos participantes. Por tanto, se graficaron los resultados mediante la priorización de los indicadores según orden de importancia o veces que fue mencionado con el fin de mostrar aquellas respuestas más frecuentes.

En consecuencia, a partir de la aplicación de la metodología, se llega a la conclusión de que las características personales influyen en diversa proporción en los patrones de movilidad de los habitantes. Sin lugar a dudas, el factor más limitante es el económico ya que el uso del transporte público, siendo el más accesible, representa una parte significativa del presupuesto del hogar, sobre todo para los sectores populares. Como se recogió de las entrevistas, el 70% de la población limeña utiliza el transporte público colectivo ya que es el único modo al que pueden acceder económicamente. Incluso, es la población de la periferia la que encuentra mayores dificultades en su movilidad laboral, sobre todo como consecuencia de la falta de cobertura en las zonas periféricas de la ciudad, empleando varias horas al día para trasladarse a Lima Centro, donde se concentran los empleos. Asimismo, el sistema de transporte es de una calidad deplorable y, en gran proporción, es inaccesible para personas con diversidad funcional. Por otra parte, el género y la edad son factores importantes ya que el transporte, al menos para el caso de Lima Metropolitana, está pensado para la población joven de género masculino.

La problemática del coste del transporte se acentuó a causa de la pandemia por SARS-CoV-2, ya que las tarifas se duplicaron y ahora los habitantes de la periferia solo emplean el transporte público cuando es necesario porque significa, realmente, una inversión para ellos. Por tal motivo, ahora está más marcada la dicotomía productivo-reproductivo, sobre todo en los sectores populares donde el hombre sale a trabajar o a buscar trabajo, mientras la mujer está relegada a las labores de cuidado y del hogar. Este no fue el único impacto de la pandemia ya que, por miedo al contagio, el uso del transporte público colectivo disminuyó y, por el contrario, se prioriza el uso de los modos activos. Asimismo, un segmento de la población que tiene un empleo formal, mayormente de los sectores socioeconómicos alto y medio alto, ahora tiene la facilidad de realizar teletrabajo. No obstante, a partir de la opinión de los entrevistados, se ha acentuado la idea de que este cambio en los patrones se ha dado de manera desigual donde aquellos con mayor poder adquisitivo tienen mayores facilidades para sobrellevar la pandemia, mientras que los sectores populares encuentran aún más dificultades en su movilidad.

Por otro lado, como se pudo apreciar en la recopilación de los resultados, para la movilidad laboral se encontraron diversas ventajas y limitaciones dependiendo del modo de transporte. Por un lado, el transporte público colectivo podría ser considerado aquél de mayor uso ya que tiene una mayor capacidad y un coste razonable, al menos para un segmento de la población, pero presenta diversos factores que lo hacen ser de mala calidad como la limpieza, la frecuencia y la inseguridad, además de que no está integrado y falta completar. Al no darse la cobertura total del territorio, las personas deben optar por otros medios como el mototaxi o ir andando para complementar sus viajes.

Si bien sería óptimo que la mayoría de viajes se realizaran de manera activa, no es concebible pensar que una persona pueda recorrer 30 kilómetros por trayecto, por ejemplo, en el caso que quiera dirigirse a Lima Centro desde Lima Sur. Asimismo, considerar el transporte privado como principal modo para la movilidad laboral es ilógico, sobre todo, por los altos costes que solo pueden ser cubiertos por los sectores más pudientes. En consecuencia, alrededor del 10% de limeños se moviliza mediante un vehículo particular. Además, la problemática de su utilización se acentúa en la periferia ya que al factor económico se le debe sumar otros como las condiciones del entorno, tal como es el caso de los asentamientos humanos de Villa María del Triunfo donde la pendiente no permite el acceso a la vivienda si no es andando.

Por lo expuesto previamente, se concluye que la segregación socioespacial presente en Lima Metropolitana desde hace algunos siglos se acentúa mediante el sistema de transporte de este ámbito ya que su acceso no se da de manera equitativa en todo su territorio como resultado de su falta de consolidación. Los habitantes de la periferia son quienes se encuentran a menudo relegados de la sociedad y deben buscar constantemente maneras para acceder a las oportunidades que se encuentran, principalmente, en el centro de la ciudad. Esto, sin lugar a dudas, incrementa el nivel de desigualdad existente y que se ha visto expuesto por la pandemia por Covid-19.

Además, cabe destacar que la metodología empleada y, sobre todo, la selección pertinente de la muestra para las entrevistas, ha permitido conocer las diversas perspectivas de la sociedad limeña. En tal sentido, contar con dos grandes grupos de participantes ha reflejado la importancia de tener en consideración diversos perfiles de individuos que puedan exponer la percepción de varios sectores sociales. Así, la problemática de la accesibilidad para personas con diversidad funcional y aquella relacionada con el alto coste que supone el transporte público colectivo e individual para los habitantes de la periferia y la falta de oferta que encuentran en su ámbito han sido aspectos revelados gracias a la participación de personas en riesgo de exclusión social. Esto se da ya que, por el contrario, la percepción de los expertos, a pesar de su cualidad de expertos, está sesgada y no llegan a ver las barreras que pueden encontrar estos grupos puesto que son problemáticas muy ligadas a las características personales y que ellos no experimentan en sus desplazamientos diarios.

Asimismo, seleccionar Lima Metropolitana como caso de estudio ha permitido exponer otras problemáticas propias del lugar como considerar el transporte colectivo como inseguro frente a robo, violencia de género y accidentes de tránsito ya que, las características propias del transporte colectivo limeño, donde participan comúnmente empresas privadas, hacen que estos resultados sean considerados esperados para alguien perteneciente a este contexto. Por otro lugar, el hecho de que la seguridad personal sea un factor importante en la elección de modos, incluso más que el miedo al contagio por SARS-CoV-2, no hace más que reflejar el problema principal de la ciudad: la inseguridad. Un resultado que no se da en otros contextos como el europeo o el asiático, donde investigaciones realizadas en el mismo contexto de pandemia han dado como resultado la priorización del miedo al contagio frente a la inseguridad.

Por último, el desarrollo del presente Trabajo Fin de Máster ha dado luz a diversas problemáticas que aún faltan profundizar en la investigación local, lo que podría contribuir, a largo

plazo, no solo en la comprensión de la dinámica de la ciudad, sino también en la planificación urbana y territorial de la ciudad de Lima Metropolitana. Entre estas líneas de investigación se tiene: la cuestión de género en la movilidad, las dificultades de los habitantes de la periferia en el acceso a otras oportunidades, la pandemia por SARS-CoV-2 y la desigualdad, entre otros. Del mismo modo, se podría realizar una investigación más amplia con la participación de más grupos sociales y de otras zonas de Lima, como parte de una tesis doctoral.

BIBLIOGRAFÍA

- Abufhele, V. (2019). *La política de la pobreza y el gobierno de los asentamientos informales en Chile*. EURE, 45(135), 49- 69. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000200049>
- Alyavina, E., Nikitas, A. & Njoya, E.T. (2020). *Mobility as a service and sustainable travel behaviour: A thematic analysis study*. Transportation Research Part F, 73, 362.381
- Álvarez de Andrés, E. (2020). *Necropolítica de vivienda: 40 años desmantelando la “informalidad” en Madrid (1979- 2019)*. EURE, 46(139), 5-27. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000300005>.
- Alves, S. (2020). *Divergence in planning for affordable housing: A comparative analysis of England and Portugal*. Progress in Planning.
- Alonso, L. (1999). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Fundamentos.
- Anke, J., Francke, A., Schaefer, L.M. & Petzoldt, T. (2021). *Impact of SARS-CoV-2 on the mobility behaviour in Germany*. European Transport Research Review, 13: 10. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00469-3>
- Arroyo Laguna, E. (1994). *El centro de Lima, uso social del espacio*. Lima: Fundación Friedrich Ebert Stiftung.
- Avellaneda García, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*.
- Avellaneda García, P. (2008). *Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima*. Anales de Geografía, 28, 9–35.
- Avellaneda García, P., & Lazo, A. (2011). *Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile*. Revista Transporte y Territorio, 47–58.
- Barry, B. (1998). *Social Exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income*. In Center for Analysis of Social Exclusion. <http://sticerd.lse.ac.uk/case.htm>
- Becerril-Sánchez, T., Méndez, J. & Garrocho, C. (2013). *Urbanizaciones cerradas y transformaciones socioespaciales en Metepec, Estado de México*. EURE (Santiago), 39(117), 191-213. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612013000200009>
- Blanco, J., Lucas, K., Schafran, A., Verlinghieri, E., & Apaolaza, R. (2018). *Contested mobilities in the Latin American context*. Journal of Transport Geography, 67, 73–75. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.01.006>
- Blondet, C. (2004). *Los Comedores Populares: 25 años de historia*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Botello, B., Buehler, R., Hankey, S., Mondschein, A. & Jiang, Z. (2019). *Planning for walking and*

- cycling in an autonomous-vehicle future*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 1, 1000012.
- Butrina, P., Le Vine, S., Henao, A., Sperling, J. & Young, S.E. (2020). *Municipal adaptation to changing curbside demands: Exploratory findings from semi-structured interviews with ten U.S. cities*. *Transport Policy*, 92, 1-7.
- Calderón, J. (2003). *Los barrios marginales de Lima, 1961-2001*. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales* (CyTET), 35(136-7), 375-389.
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75397>
- Calderón, J. (2005). *La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX*. Lima: Punto Cardinal.
- Cebollada i Frontera, À. (2006). *Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana*. *Documents d'anàlisi Geogràfica*, 48, 105–121.
- Cebollada i Frontera, À., & Avellaneda García, P. (2008). *Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima*. *Scripta Nova*, XII(270).
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>
- Chiang, Y.C. (2018). *Exploring community risk perceptions of climate change - A case study of a flood-prone urban area of Taiwan*. *Cities*, 74, 42-51.
- Chowdhury, S., Hadas, Y., Gonzalez, V.A. & Schot, B. (2018). *Public transport users' and policy makers' perceptions of integrated public transport systems*. *Transport Policy*, 61, 75-83.
- Christensen, L.K., Høyer, K.M. & Svendsen, G.L.H. (2020). *Capital configurations and trade-offs: How do families with children, wishing to move to a rural area, search for their new location in order to achieve desired forms of capital?* *Journal of Rural Studies*, 77, 148-158.
- Clichevsky, N. (2000). *Informalidad y segregación urbana en América Latina: una aproximación*. Naciones Unidas, CEPAL, Div. de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos.
- Cotler, J. & Cuenca, R. (2011). *Las desigualdades en el Perú: Balances críticos*. Lima: IEP.
- Congreso Constituyente Democrático del Perú (1993). *Constitución Política del Perú*.
<http://www.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/Constitucion-Pol%C3%ADtica-del-Peru-1993.pdf>
- Corbetta, P. (1003). *La ricerca sociale: metodologia e tecniche. III Le tecniche qualitative*. Bologna: Il Mulino.
- Córdova, P. & Gorriti, C. (1989). *Apuntes para una interpretación del movimiento de mujeres. Los Comedores Comunes y los Comités del Vaso de Leche de Lima*. Lima: Sumbi.
- Das, S., Boruah, A. Banerjee, A., Raoniar, R., Nama, S. & Maurya, A.K. (2021). *Impact of COVID-19: A radical modal shift from public to private transport mode*. *Transport Policy*, 109, 1-11.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.05.005>

- De Soto, H., Ghersi, E., & Ghibellini, M. (1986). *El otro sendero*. Lima: ILD.
- De Soto, H. (2000). *El misterio del capital. Por qué el capitalismo triunfa en Occidente y fracasa en el resto del mundo*. Lima: Empresa Editora El Comercio.
- Figueroa, O. (2005). *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina*. Revista Eure, XXXI(94), 41–53.
- Forrest, S.A., Trelle, E.M. & Woltjer, J. (2020). *Socio-spatial inequalities in flood resilience: Rainfall flooding in the city of Arnhem*. Cities, 105, 102843.
- Gacitúa, E., Sojo, C., & Davis, S. (2000). *Exclusión Social y Reducción de la Pobreza en América Latina y Caribe*. San José, C.R.: FLACSO.
- Galeano, J., & Bayona-i-Carrasco, J. (2015). *Segregación territorial y transformación del espacio residencial al inicio del siglo XXI: el caso del Área Metropolitana de Barcelona*. Universidad de Zaragoza.
- García Palomares, J. C. (2008). *Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante*. Revista Eure, XXXIV(101), 5–24.
- Gianturco, G. (2005). *L'intervista qualitativa. Dal discorso al testo scritto*. Milano: Guerini Scientifica.
- Giuliano, G., & Gillespie, A. (1997). *Research issues regarding societal change and transport*. Journal of Transport Geography, 5, 165–176.
- Gutiérrez, A. (2010). *Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial*. Scripta Nova, XIV(331).
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. London: Verso.
- Hernández, J. (2013). *Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá*. Revista INVI, 28(78), 143,178.
- Hew, A., Perrons, R.K., Washington, S., Page, L. & Zheng, Z. (2020). *Using digital technologies to deliver scenarios to geographically dispersed stakeholders: lessons learned from the transportation sector*. Futures, 120, 102567.
- Holston, J. (2009). *Insurgent Citizenship in an Era of Global Urban Peripheries*. City & Society, 21: 245-267. <https://doi.org/10.1111/j.1548-744X.2009.01024.x>
- Hortigüela, M. & Ubillos, S. (2019). *Evaluability assessment of a community development leisure program in Spain*. Evaluation and Program Planning, 72, 219-226.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (2014). *Una Mirada a Lima Metropolitana*. Lima: INEI.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). *Perú. Resultados de los Censos Nacionales 2017*. Lima: INEI.

- Instituto Nacional de Estadística e Informática (2020). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas 2020*.
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/libro.pdf
- Jajamovich, G., Cortés, A. & Arango López, D. (2016). *Ciudad latinoamericana: teorías, actores y conflictos*. Revista Electrónica Central Interdisciplinaria de Estudios de Ciudades, 8 (3), 1–7.
- Kazemzadeh, K. & Koglin, T. (2021). *Electric bike (non)users' health and comfort concerns pre and peri a world pandemic (COVID-19): A qualitative study*. Journal of Transport & Health, 20, 101014.
- Khalili, A. & Fallah, S.N. (2018). *Role of social indicators on vitality parameter to enhance the quality of women's communal life within an urban public space (case: Isfahan's traditional bazaar, Iran)*. Frontiers of Architectural Research, 7, 440-454.
- Kingham, S., Curl, A. & Banwell, K. (2020). *Streets for transport and health: The opportunity of a temporary road closure for neighbourhood connection, activity and wellbeing*. Journal of Transport & Health, 18, 100872.
- Li, S., Blythe, P., Guo, W. & Namdeo, A. (2019). *Investigation of older drivers' requirements of the human-machine interaction in highly automated vehicles*. Transportation Research Part F, 62, 546-563.
- Limamalalima (2021, feb. 18) Ley n° 13517: 60 años de la ley que partió en dos la historia de las ciudades peruanas. <https://limamalalima.wordpress.com/2021/02/18/ley-no-13517-60-anos-de-la-ley-que-partio-en-dos-la-historia-de-las-ciudades-peruanas/>
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lombard, M. (2015). *Lugarización y la construcción de asentamientos informales en México*. Revista INVI, 30(83), 117-146. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582015000100004>
- Low, W.Y., Cao, M., De Vos, J. & Hickman, R. (2020). *The journey experience of visually impaired people on public transport in London*. Transport Policy, 97, 137-148.
- Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?* Transport Policy, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K. (2019). *A new evolution for transport-related social exclusion research?* Journal of Transport Geography, 81. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102529>
- Lucas, K., Grosvenor, T., & Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. York Pub.
- Lucas, K., & Jones, P. (2012). *Social impacts and equity issues in transport: An introduction*. Journal

- of Transport Geography, 21, 1–3. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.032>
- Lucas, K., & Porter, G. (2016). *Mobilities and livelihoods in urban development contexts: Introduction*. Journal of Transport Geography, 55, 129–131. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.07.007>
- Mbembe, A. (2003). *Necropolitics*. Public Culture, 15(1), 11-40. <https://doi.org/10.1215/08992363-15-1-11>.
- Miller, E.F., Boolittle, A.A., Cerutti, P.O., Naimark, J., Rufino, M.C., Ashton, M.S. & Mwangi, E. (2021). *Spatial distribution and perceived drivers of provisioning service values across an East African montane forest landscape*. Landscape and Urban Planning, 207, 103995.
- Moraes, M., De Abreu, J., Sonja, H. & Pinho, J. (2021). *Urban travel behavior adaptation of temporary transnational residents*. Journal of Transport Geography, 90, 102935.
- Noel, L., Zarazua de Rubens, G., Kester, J. & Sovacool, B.K. (2019). *Navigating expert skepticism and consumer distrust: rethinking the barriers to vehicle-to-grid (V2G) in the Nordic region*. Transport Policy, 76, 67-77.
- Ojo Público (2018, may. 22) Los papeles de la tierra: la interminable crisis de la titulación en el Perú. <https://ojo-publico.com/705/los-papeles-de-la-tierra-la-interminable-crisis-de-la-titulacion-en-el-peru>
- ONU. *El derecho al trabajo y los derechos de los trabajadores*. <https://www.escribnet.org/es/derechos/trabajo>
- ONU (1948). *La Declaración Universal de Derechos Humanos*. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>
- ONU. *Observaciones Generales adoptadas por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2005/3594.pdf>
- Piketty, T. (2015). *La economía de las desigualdades*. Buenos Aires: Siglo xxi
- PNUD (2019). *El reto de la igualdad: Una lectura a las dinámicas territoriales en el Perú*. <https://www.pe.undp.org/content/peru/es/home/library/poverty/el-reto-de-la-igualdad.html>
- PNUD (2019). *Las desigualdades del siglo XXI: Nuevo informe del PNUD analiza el problema a luz del descontento social en Latinoamérica*. <https://www.pe.undp.org/content/peru/es/home/presscenter/articles/2019/las-desigualdades-del-siglo-xxi--nuevo-informe-del-pnud-analiza-.html>
- Preston, J., & Rajé, F. (2007). *Accessibility, mobility and transport-related social exclusion*. Journal of Transport Geography, 15(3), 151–160. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>
- Quinones, L.M. (2020). *Sexual harassment in public transport in Bogotá*. Transportation Research Part A, 139, 54-69.

- Rajé, F. (2003). *The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging*. *Transport Policy*, 10(4), 321–338. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00038-6](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00038-6)
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). *Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina*. *Revista Eure*, XXXIV, 49–71.
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*.
- Sabatini, F., & Brain, I. (2008). *La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves*. *Revista Eure*, XXXIV, 5–26.
- Samuel, P. & Nisar, M.S. (2021). *Inequalities and opportunity gaps for two religious' groups: A case study of regularized Katchi Abadi, in Islamabad Pakistan*. *Cities*, 111, 103098.
- Saraví, G. A. (2008). *Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México*. *Revista Eure*, XXXIV (103), 93–110.
- Secchi, B. (2013). *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Roma / Bari: Laterza.
- Shafique, K. & Warren, C.M.J. (2018). *Empowerment and legitimization of effected communities in post-disaster reconstruction*. *Procedia Engineering*, 212, 1171-1178.
- Soria-Lara, J.A., Tarrío-Ortiz, J., Bueno, P., Ortega, A. & Vassallo, J.M. (2019). *A collaborative appraisal framework to evaluate transport policies for improving air quality in city centres*. *Cities*, 92, 112-124.
- Stanley, J., Hensher, D., Stanley, J., Currie, G., Greene, W., & Vella-Brodrick, D. (2011) *Social Exclusion and the Value of Mobility*. *Journal of Transport Economics and Policy*, 45 (2), 197-222.
- Tonon, G. (2012). *Reflexiones latinoamericanas sobre investigación cualitativa*. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 8(1).
- Turk, S.S., Tarakci, S. & Gürsoy, N. (2020). *A large-scale urban renewal project in a vicious cycle of commons and anticommens: The Fikirtepe case (Istanbul, Turkey)*. *Habitat Internacional*, 102, 102209.
- UNICEF (2020). *La COVID-19 ha generado mayor pobreza y desigualdad en la niñez y adolescencia*. <https://www.unicef.org/peru/comunicados-prensa/la-covid-19-ha-generado-mayor-pobreza-y-desigualdad-en-la-ni%C3%B1ez-y-adolescencia-Banco-mundial>
- Van Lierop, D., Soemers, J., Hoeke, L., Liu, G., Chen, Z., Ettema, D. & Krujif, J. (2020). *Wayfinding for cycle highways: Assessing e-bike users experiences with wayfinding along a cycle highway in the Netherlands*. *Journal of Transport Geography*, 88, 102827.
- Vega Centeno, P., Dammert Guardia, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G. & Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI*:

Una aproximación empírica. Lima: PUCP.

Vietinghoff, C. (2021). *An intersectional analysis of barriers to cycling for marginalized communities in a cycling-friendly French City*. *Journal of Transport Geography*, 91, 102967.

Yashiro, R. & Kato, H. (2019). *Success factors in the introduction of an intermodal passenger transportation system connecting high-speed rail with intercity bus services*. *Case Studies on Transport Policy*, 7, 708-717.

Yin, R. K. (2003). *Case study research: design and methods*. Thousand Oaks, Ca: Sage.

ANEXO 1: Modelo de entrevista realizada

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?
2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?
3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?
5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?
6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?
8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?
10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?
13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

ANEXO 2: Compendio de entrevistas realizadas

Entrevista I

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. **¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. Depende de la situación personal de cada habitante; por experiencia personal influyen muy poco. La capacidad que puede tener una persona para decidir es muy baja.

2. **Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. El enfoque distrital que existe ya que no brindan servicios adecuados para los commuters. Además, el precio del transporte (30% del presupuesto de las personas se destina a la movilidad), el acceso al transporte y el tiempo a invertir.

3. **¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. Está condicionada según el tiempo o las distancias a recorrer ya que existen pocas centralidades laborales en Lima como resultado de las restricciones de la zonificación y la legislación urbana.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. **¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. No satisface la gran demanda que existe, sobre todo, en la periferia. Gran porcentaje de la población insatisfecha debe optar por transporte público informal o ir andando en zonas sumamente peligrosas. El gobierno local no invierte de manera eficiente en el transporte público. El transporte colectivo informal es clave en la movilidad de las personas de la periferia.

5. **¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Tienen relación con la zona. Los factores limitantes son la falta de acceso a la información, la información desfasada y que no coincide, la vialidad, el divorcio entre planificación y transporte, los requisitos insostenibles (estacionamiento) y la dualidad formal – informal.

6. **¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Sí es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva (a pesar de que para el 2018 se redujo el número de usuarios) pre COVID aunque ya estaba disminuyendo su uso. Por temas de salud, las preferencias han mutado a causa de la exposición al contagio y prefieren comprarse un coche propio.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Sustituto en horarios donde el transporte público colectivo no opera. Como complemento también ya que no existe la intermodalidad en Perú sobre todo para los grupos vulnerables (mujeres, ancianos, personas con discapacidad).

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Seguridad por salud (distanciamiento social). Lo segundo sería el cuidado del medioambiente: menos cantidades de emisiones de carbono frente a los buses, el smog, la contaminación sonora y el tráfico. Sin embargo, esta visión ambientalista va a depender del estrato socioeconómico al que uno pertenezca.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Solo 15-17% de limeños tiene un coche particular por el costo: costo de adquirirlo, mantenerlo, estacionamiento. Además, el costo social: contaminación Lima 1° ciudad en el mundo con mayor número de casos de neumonía infantil por la calidad del aire.

10. Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. La autonomía, pero depende de la rentabilidad/solvencia del propietario ya que los costos de mantenimiento, estacionamiento son altos comparados a otros modos. De momento, considerar el beneficio de la poca exposición al contagio por SARS-CoV-2.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Ventajas: es un modo activo, la poca contaminación y el costo cero. Desventajas: no hay espacios destinados para el aseo o dejar las pertenencias, existe mucho trabajo informal que influye en los incentivos para el uso del transporte activo, no existen muchas plazas de estacionamiento para bicicletas, la inseguridad, lugares poco iluminados, dimensiones de los espacios (aceras), no existe la intermodalidad, la poca accesibilidad. Tal vez no sea un modo útil para el habitante de la periferia a causa de las distancias, conexión de ciclovías (planificación y articulación).

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Han cambiado drásticamente: mayor uso de la bici por menos contacto con otras personas, se puede optar por el teletrabajo (se perdían horas/hombre).

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Depende del sector socioeconómico: A-B pueden teletrabajar y tienen mayor acceso a las herramientas necesarias, el resto, que son más vulnerables y tienen menores posibilidades económicas, están trabajando en la calle (ambulantes, taxistas, colectiveros, etc.). Ellos se han visto totalmente desprotegidos por el Estado y las modificaciones que se han dado en el transporte (contratos y servicios cancelados).

Entrevista II

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Si nos fijamos en Lima, las personas con discapacidad lo tienen mucho más difícil el uso del transporte público ya que no es accesible. Sí que es verdad que hay un cierto número de unidades que sí son accesibles como el Metro ligero pero la mayoría de modos no son accesibles y es algo que puede marcar la diferencia para una persona con discapacidad que quiera acceder al centro urbano.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. Desde luego cualquier persona que se tiene de desplazar desde la periferia hasta los centros de trabajo invierten muchísimo tiempo y eso afecta muchísimo la calidad de vida de las personas. (Tengo amigos y conocidos que invertían 1:30 hs en ir y 1:30 hs en volver – incluso 2 horas para ir y volver a trabajar – y eso afecta mucho la calidad de vida de todos.) *Sobre todo, ahora en tiempos de COVID, ¿no?* Ahora ya es muchísimo peor.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Bueno, al final el puesto de trabajo está donde está y el trabajador se tiene que amoldar. Los trabajadores al final terminamos amoldándonos a eso, pero claro que influye. No es lo mismo trabajar cerca de donde vives y ojalá tendamos más a eso a hacer una vida más de cercanías. Pero bueno, la situación es la que es y los puestos de trabajo están en ciertos distritos de Lima y el resto se tiene que desplazar ahí.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Yo creo que no. Lima necesita de manera urgente una reforma del transporte público ya que ahora mismo no es ni seguro, ni accesible ni confiable. Se ven y se escuchan atropellos, accidentes, combis que no cumplen con las normativas y eso necesita una reforma urgente. Sé que es una labor difícil y muy complicada para cualquier alcalde que llegue y que tenga que hacer una reforma tan profunda, pero, desde luego, el que lo haga soluciona uno de los problemas más claros que tiene Lima: el tránsito, el embotellamiento y la calidad de aire.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Los sistemas de transporte deberían ser accesibles porque son públicos y son para todas las personas, pero el problema es muchos más profundo: el problema es unos contratos y unos acuerdos que ya existen previos y que son difíciles de cambiar.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Debería ser, no es que lo sea.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Creo que en sustitución y en muchos casos se complementan, pero en general sustituye porque los modos colectivos no cumplen ni con toda la superficie de Lima ni con todas las necesidades que existen y al final se suplen por los taxis. *Sobre todo, porque no existe una cultura de intermodalidad...* Claro, tienes que salir y volver a entrar y eso genera que al final te cueste lo mismo que ir de cómodo en un taxi.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. En el caso de Lima puedes llegar a sitios donde el transporte público colectivo no llega porque no está pensado en una red, sino que está pensado en una linealidad con anexos entonces al final suplementa y complementa lo que al otro no llega.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. No creo que haya mucha cosa más que te limite además de tener o no tener la propiedad. La realidad es que en Lima se abusa del uso del vehículo privado porque no hay un buen servicio de transporte público. Quien a lo mejor se lo pensaría a la hora de tomar el vehículo privado y preferiría tomar el transporte público no tiene un servicio de calidad y si lo tiene no sabe que existe por eso se usa tanto. Y también pasa otra cosa, para trayectos más cortos de 3, 4 o 5 cuadras se prefiere tomar el vehículo privado que caminar porque las calles tampoco son cómodas para caminar: son calles muy estrechas, están en mal estado y eso tampoco favorece.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Los beneficios es que, como no existe un transporte público de calidad y al final vas más cómodo en tu vehículo privado. Tiene muchos inconvenientes como los embotellamientos, si no quieres estar parado en un cruce en el centro empresarial pues tienes que madrugar muchísimo para no coger embotellamiento, a la hora de estacionar el vehículo es mucho dinero y pues esa situación no debieras pasarla si hubiera un servicio de transporte público eficiente.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Creo que ayuda, pero no está a la mano de cualquiera, está a la mano de quien tiene una distancia razonable. El uso de la bicicleta en Lima es verdad que se ha fomentado muchísimo y se sigue fomentando, pero, aun así, a mi entender, tiene un uso minoritario porque no se están dando las condiciones de seguridad que se deberían. Si tienes unas distancias muy largas sería precioso usar el transporte activo, pero no es realista.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. En Lima no lo sé porque lo he vivido en España y aquí ha cambiado totalmente: se han agotado las bicicletas en el 2020 porque prefieres usar la bicicleta para una distancia media que en Madrid es más o menos seguro en vez de usar el transporte público que no sabes cómo de limpio o aglomerado estará, y, desde luego, para evitar el uso del coche personal se prefiere el transporte activo.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. No lo sé, pero yo creo que ha afectado todos los sectores por igual al menos en España – en Perú no sabría ya que no he estado en la pandemia para vivirlo. Hay trabajos en los que no te puedes permitir no usar tu coche privado y hay distancias en las que no te puedes permitirlo, pero creo que en general ha afectado un poco a todos. Este miedo de usar modos con más densidad nos ha afectado a todos.

Entrevista III

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Si bien existen distintas características personales, cuando hablamos de periferia diría que la más importante es la económica: si uno dispone de medios económicos puede escoger el modo de transporte, si no dispone de estos, no. Por otro lado, las características de carácter físico que van a condicionar su forma de desplazarse sin ninguna duda como lo es la movilidad reducida.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. Creo que la principal es la económica, sin duda alguna y la segunda sería la disponibilidad de tiempo. El hecho de vivir en la periferia e ir a trabajar al centro supone desplazamientos de, mínimo, 1 hora y que tranquilamente podrían ser de 2 horas a la ida y 2 a la vuelta es la principal dificultad. No es que la gente no disponga de este tiempo, pero supone dejar de hacer muchas otras cosas como estar en su casa, cuidar a su familia, disfrutar de ella, tiempo de ocio... eso queda muy limitado. En la investigación (tesis del 2007) que hice con datos del 2005 se detectó que había personas que no dormían en casa a lo largo de la semana por el tiempo que suponía retornar a sus hogares por lo que dormían en la calle o en las fábricas. Y esto no solo en Lima sino en varias ciudades de América Latina.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Como la población de Lima está muy segregada en función al estrato social y eso tiene que ver con la formación y el oficio de cada uno y la mayor parte del trabajo se centra en Lima Centro, lo que ofrecen estos lugares son empleos de calidad para la población que se encuentra en proximidad. Luego, todos los que son empleos mal remunerados o de baja cualificación son ocupados por gente que viene de la periferia o el Centro Histórico de Lima. Es verdad que la pandemia hace que los empleadores se guarden de emplear a esta gente para evitar contagios de lo que intuyo que ha habido una disminución drástica de los empleos de carácter doméstico.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Yo diría que no teniendo como base que el gran problema de Lima no es que el sistema de transporte no satisface las necesidades y no lo hará nunca por la forma de relacionarse, precisamente, teniendo en consideración que la oferta de empleo se concentra en Lima Centro y la población que accede a este empleo se encuentra en la periferia lo que obliga a hacer millones de viajes diarios y no hay ningún sistema de transporte que pueda soportar esto. A

partir de ahí, el sistema de transporte público colectivo de Lima no satisface estas necesidades porque son viajes muy largos, muchas veces con incomodidades o con inseguridad vial. Satisfacen al final porque no hay otro remedio y uno se monta dónde puede al costo que sea porque la exigencia de esta población lamentablemente es muy baja. Los estándares son muy bajos (comparados a aquellos de Europa) y si bien puede a uno trasladarlo de la casa al trabajo no lo hace con un nivel de confort o seguridad como debiera.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. De la investigación que yo hice (estimo que ya habrá cambiado porque ya han pasado 15 años) cuando todavía no había BRT ni Metro, a nivel territorial había bastante cobertura. Otra cosa es que hubiera la frecuencia suficiente, pero ahí donde había un mínimo de núcleo de población, ahí entraba sino un carro grande un carro más chiquito como la combi o el mototaxi. Con la implementación de estos modos (BRT y Metro) lo que se ha hecho es limitar esta oferta. Es decir, hay una oferta formal de unos estándares mayores en los troncales donde pasan estos buses y los alimentadores, pero fuera de esto se produce un vacío. De hecho, hay como una succión de estas líneas que pasaban por estas troncales que desaparecen. Lo que ocurre también es que los intercambios que el usuario hacía antes y le resultaban cómodos, ahora probablemente le sale más caro o tiene que dar unos rodeos con rutas que no pasan por zonas estratégica lo que le ha empeorado la situación al usuario. Al final a él o ella le importaba más llegar que llegar con poco tiempo o con poca plata. A diferencia de Lima, en Europa se da por sentado que el sistema de transporte es de buena calidad por lo que se prioriza el tiempo y a partir de allí el dinero y otros temas como el medio ambiente.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Si teniendo la oferta de transporte público que existe en Lima las calles ya están congestionadas, habría que imaginar cómo sería que cada persona fuera con su coche personal, sería imposible. El único sistema que tiene la capacidad para trasladar a muchas personas en poco tiempo es el transporte público colectivo.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Ahora mismo no me atrevo a hacer una afirmación, pero yo diría que se utiliza en ambas formas: como complemento durante un viaje y como único modo. No sabría decir en qué proporción ya que tendría que revisar los datos.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Para el pasajero es más cómodo, se ajusta más a su recorrido, lo puede tomar en cualquier momento, siempre que encuentre, pero con la variedad de oferta que hay es fácil encontrar taxi en todos lados, tiene mayor cobertura casi siempre teniendo en consideración que existen

bolsas de espacios donde los conductores no quieren ir y mayormente se encuentran en la periferia. También es verdad que los habitantes de estas bolsas no tienen capacidad para viajar en este sistema.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Lo primero es lo económico y la posesión del vehículo además de la necesidad de una licencia de conducir y un vehículo a disposición. En el caso de que no se tenga disponibilidad económica no se tiene coche, que es la mayor parte de la población no solo por un tema económico sino además por un tema de edad. La pirámide poblacional peruana es muy ancha por la base (a diferencia de las europeas) por lo que hay un segmento muy importante limitado a su uso.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Podríamos diferenciar entre beneficios privados y beneficios colectivos. De beneficios colectivos no hay ninguno, al contrario, todos son perjuicios. De beneficios individuales se tiene que se puede hacer recorrido puerta a puerta, tiene disponibilidad en el momento que uno quiera, llega en principio a todos lados, uno va tranquilo en su coche prácticamente en una burbuja sin tener que compartir espacio con desconocidos. También tiene desventajas: es más costoso, tiene más siniestralidad, uno tiene que parquear que a veces no es tan sencillo.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Entre las ventajas se tiene el tema económico y la salud. Lo que pasa, y ahí vienen las desventajas, es que normalmente los trayectos por movilidad laboral son suficientemente largos como para no poder hacerlos a pie o con mucha dificultad en bicicleta. En el caso de Lima donde la ciudad no está preparada para ir en bicicleta, aunque fuera 1 km es de suicida prácticamente con lo cual la principal dificultad es la distancia a recorrer. Con esta idea, que ya es vieja, de la ciudad de los 15 minutos si uno pudiera ir a trabajar a 15 minutos de su casa sería una maravilla, pero eso no se da. Es absolutamente imposible ir desde la periferia al centro y viceversa. A nivel laboral, los desplazamientos a pie significan un porcentaje ridículo. Otra cosa sería la intermodalidad de ir andando con transporte colectivo, pero ir solo andando difícilmente podría competir con algún otro modo.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sin duda. Uno ve cualquier gráfico de patrón de movilidad y en marzo del 2020 uno ve la caída de todos los modos y es interesante ver cómo se recupera también. Los datos de las

ciudades Latinoamericanas se comportan bastante parecidos a los de las ciudades europeas (y todas las ciudades) que es que el automóvil se recupera con cierta rapidez, la movilidad activa se recupera e incrementa y el transporte colectivo lo hace de una forma más compleja (en el caso de Barcelona se está al 50% con respecto a los datos del 2019). Entiendo que, en casos como Lima, buena parte de la población no tienen más remedio que usar el transporte colectivo por lo que se ha recuperado un poquito más pero no creo que llegue a la recuperación del coche privado ni que llegue a los niveles de uso previos a la pandemia.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. (Para el caso de España) Todos se han visto afectados, pero quienes han tenido posibilidades de desplazarse en vehículo privado lo han hecho como han querido (a no ser que hubiera confinamientos) pero quienes usaban transporte público han tenido más dificultades porque tenían que escoger, supuestamente, entre desplazarse y preservar su salud por lo que en estos casos podría haber cambios más significativos. Creo que las clases populares (por llamarlo así) han cambiado más el patrón que las clases pudientes que han mantenido el modo y seguro se han desplazado menos por el tema del teletrabajo. Incluso, quienes antes tenían coche y no lo utilizaban por temas de embotellamiento o aparcamiento, han retomado su uso a posteriori.

Entrevista IV

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Cuando se habla de sectores populares, el margen de elección no existe. O hay medio de acceso o ninguno. Hablar de elecciones suena incluso irónico. Lo que sí podría decirse es que las características del transporte, por lo general, siempre están más pensadas para el género masculino. En ese sentido, al ya existir una discriminación de género, personas con alguna discapacidad están prácticamente excluidos.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El gran problema es el presupuesto. A pesar de que el transporte de uso público es probablemente de los más baratos dentro de América Latina, corresponde a un porcentaje alto del presupuesto familiar de las familias de los sectores populares. Es toda una inversión y esto se ha agravado con la pandemia porque las nuevas condiciones de aforo reducido y distanciamiento social han hecho que los precios se incrementen haciendo que las familias restrinjan los viajes reduciendo los viajes a solo 1 integrante y el resto trata de agenciarse algún tipo de ingreso en los entornos. El acceso al transporte no llega a ser un problema ya que se puede encontrar modos en las laderas más altas (combi o mototaxi) que conecten a los usuarios a los paraderos; tampoco lo es el tiempo ya que, al ser sectores de muy bajos ingresos, ya se han acostumbrado a una inversión en la que deben viajar 2-3 horas que, si bien es una incomodidad y una pérdida de oportunidades, en la situación de pobreza no son las cosas que más se resienten como ausencias. El problema mayor es la urgencia de acceder a oportunidades de trabajo y el grueso de estas están concentradas en Lima Centro.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. El grueso de oportunidades está en Lima Centro por lo que las personas deben movilizarse hacia allá y no porque tienen un empleo fijo, sino porque es ahí, en la aglomeración, donde uno debe mostrarse a disponibilidad.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Actualmente se logra cubrir. El problema de acceso, tal cual está el sistema se resuelve, aunque en condiciones precarias, de mal servicio, incómodo, etc. El problema grueso es la inadecuación de los costes de la movilidad ya que significan una altísima proporción del presupuesto del hogar.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Con respecto a las zonas, nuestro sistema de transporte ha generado un abaratamiento de coste. A pesar de que las ocupaciones periféricas son de baja densidad, hay negociaciones informales entre empresas de transporte y AA.HH. que permiten que los microbuses o combis lleguen hasta las partes más altas. Sobre lo estudiado por Pau Avellaneda en el año 2007, en realidad, hay pocos cambios. El mototaxi se ha adecuado bastante bien como para cubrir el conjunto, no solo de manera territorial, sino también horaria. La calidad de la oferta del transporte es muy mala y muy peligrosa y por ahí vienen muchos de los problemas.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Sí, y ahí está otra cosa importante a tomar en cuenta. Dentro de las grandes ciudades latinoamericanas, probablemente Lima es la que más uso de este transporte colectivo emplea. El automóvil cubre, como máximo, un 15% de la demanda de movilidad. Por otro lado, el acceso peatonal a oportunidades es menor respecto a otras ciudades por esta mala distribución de la oferta de servicios y actividades que tiene la ciudad. Desde el 2010 ha vuelto la iniciativa pública al transporte con el tema del BRT y la línea 1 del Metro (y ahora se está habilitando la línea 2), pero el problema es que su impacto no llega siquiera al 5% de la demanda de transporte porque son solo dos troncales teniendo unos costes altísimos y perdemos de vista que el grueso de las oportunidades de transporte está en el transporte colectivo informal ya que no se trata solo de ponerle reglas sino hay que tratar de ver cómo lograr mejorar la eficiencia y la calidad de servicio pensando en las necesidades de las poblaciones más pobres y dos de los problemas graves de la movilidad son la falta de un sistema intermodal y, al ser un enfoque demasiado segmentado al transporte y no uno de movilidad, toda política e intervención pública no aprovecha para contribuir a mejorar el tejido de ciudad.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Habría que diferenciar entre el sistema de taxi y aquél de mototaxi. En el sistema de taxi se tiene un gran número de unidades, tal vez de las más altas en Sudamérica, pero la oferta de taxi no está en toda la ciudad, sino que está concentrada en Lima Centro ya que es una alternativa para sectores medios y para realizar traslados en la misma zona como sustituto a los modos colectivos. Por el contrario, el sistema de mototaxi opera en algunas zonas del Casco Antiguo (Lima Centro) y en el borde urbano ya que, al expandirse la ciudad hacia las laderas de manera no planificada, las calles y senderos en pendiente son angostos por lo que cierto tipo de transporte no llega ya que el espacio no lo permite, en cambio el mototaxi cuenta con cierta maleabilidad. En ese sentido, el mototaxi es un complemento para el acceso al transporte de sectores populares como lo es el sector D.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. La maleabilidad en espacios de difícil acceso que genera una mayor cobertura territorial y también la flexibilidad en los horarios, además del gran número de unidades tanto de taxis como de mototaxis.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. En la ciudad de Lima se da prioridad en todo lo que es espacio de circulación al transporte privado. La paradoja es que como la ciudad de Lima tiene una hiperconcentración de las oportunidades laborales en pocos destinos, entonces esos pocos destinos tienen sus vías de acceso colapsadas las 24 horas casi, y quizás ahora un poco menos a causa de la pandemia. Por tanto, son pocas las vías que acogen casi toda la carga automotora que va a los destinos laborales.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. El confort, atendiendo que el habitante de clase media o alta que pueda acceder a este sienta que el transporte colectivo no es confortable. Además, al no dársele prioridades al transporte público en las vías de Lima, el tiempo a emplear en transporte privado es menor en comparación. Asimismo, en la misma línea de priorizar el transporte privado, se mezcla una cuestión de status dando como consecuencia una sensación de superioridad a quien emplea el vehículo privado en estas vías de circulación.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Son alternativas en principio deseables donde se vuelven más realistas si el empleo está a relativa proximidad y si el diseño de la ciudad hace que la circulación de estas formas de resolver la movilidad sea amigable. El problema no es la disposición a ir andando, sino que el usuario se expone a diversos escenarios donde se mezclan ciertos problemas como la contaminación sonora y la inseguridad frente a los vehículos motorizados ya que estos no darán la prioridad al peatón, además de que los espacios para caminar son de mala calidad y estrechos. En ese sentido, Lima es una ciudad que no acoge al peatón, sino que es el último en la jerarquía social de los que circulan. Si uno quiere en Lima experimentar la condición de marginalidad urbana, no solo hay que pensar en variables económicas, simplemente hay que salir a caminar. En el caso de la bicicleta, hoy en día encuentro jóvenes de clase media que utilizan la bicicleta en respuesta a 2 condiciones: hay una visión de la ciudad muy importante que los lleva al acto heroico de utilizar la bicicleta a pesar de que el diseño de la ciudad no es amigable y, por otro lado, la condición de clase les da la seguridad de pelearse con los conductores de vehículos motorizados.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Considero que hay cambios importantes. En los sectores medios y altos ha aparecido con fuerza el teletrabajo y, por otro lado, el tema de riesgo o exposición al contagio han modificado los patrones de movilidad. Para los sectores populares, la necesidad de transporte público no ha cambiado, lo que ha cambiado es la tarifa por lo que la sensación de mayores niveles de pobreza es considerable. El poder adquisitivo se ha reducido enormemente en los sectores pobres y eso ha llevado a que se retorne a divisiones bastante patriarcales de la movilidad por lo que el cónyuge varón sale a buscar trabajo y la mujer casi no usa transporte público que, sumándolo a la educación a distancia de los niños, se encuentre más confinada a la vivienda y al barrio. En ese sentido, el transporte público es más masculino probablemente este último año.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. La diferencia es notable en los cambios. La gradación de oportunidades en relación a la interconectividad ha sido grande. Son otros niveles de desigualdad. Lo que la pandemia ha puesto en evidencia son los enormes niveles de desigualdad. El transporte es otra de las dimensiones donde se ve la desigualdad. Mientras los sectores medios y altos tienen el problema de que se les baja la batería del vehículo porque mueven menos el vehículo, los sectores populares tienen el problema de que la tarifa se duplicó mientras sus ingresos disminuyeron. Eso es pobreza y la cosa es grave.

Entrevista V

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Primero, la accesibilidad financiera que uno tiene a ciertos modos de transporte limitando la movilidad del usuario a tal nivel que no puede acceder a otros puestos de trabajo o servicios más allá de su alcance económico reduciendo así sus posibilidades de desarrollarse. Por otro lado, teniendo en cuenta el género de la persona, está clarísimo el menor acceso que tienen las mujeres a medios de transporte no solo en cuanto a modos de transporte sino también a horarios ya que el acoso que sufren es bastante común y es un factor importante por la inseguridad que sienten al elegir cualquier modo (BRT, bus, bicicleta, ir andando, etc.) Lo mismo sucede con la comunidad LGTB. Asimismo, existen rutas poco seguras para la comunidad infantil no solo por la violencia sino también por el caos de la ciudad. Por último, la diversidad funcional de la persona influye claramente en la elección ya que es imposible subirse a un bus para una persona en silla de ruedas y prácticamente imposible para alguien con bastón o alguien que motoramente no sea tan hábil y eso reduce bastante las opciones de movilidad que van de la mano de la solvencia económica del usuario.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. Primero, la falta de oferta de transporte público ya que, si bien hay muchas líneas, no es una oferta de calidad. Por otro lado, la accesibilidad tanto como para personas con movilidad reducida como para mujeres y niños. En cuanto a los sistemas formales como el Metro y el Metropolitano, son pocas las líneas y no dan solución a la demanda. Para el caso del taxi, el coste al igual del coste que implica tener un coche privado. También la falta de infraestructura segura para el peatón y el ciclista además del caos en general que genera condiciones poco óptimas para estos usuarios.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. En general, en Lima no hay cultura de transporte que sí se ve en otras ciudades donde tiene gran importancia el acceso al en cuanto a modo y tiempo al momento de elegir un empleo y se da de una forma natural para el usuario. En cambio, en Lima el usuario solo se centra en la necesidad de llegar a cierto lugar por lo que considero que la oferta laboral no tiene mucha relación con la residencia de las personas (trabajadores). O, en todo caso, si se prioriza a los trabajadores para recorrer menores distancias, esto se da de manera muy reducida y está cambiando con el tiempo.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. No ya que la demanda no solo es cuantitativa, sino también cualitativa. En Lima y Callao hay muchísimas líneas, pero el sistema es de pésima calidad por distintas razones (frecuencia, continuidad, seguridad ciudadana, acoso, accesibilidad). La oferta es bastante amplia y a bajo costo, pero cualitativamente es pésima y esto termina excluyendo a muchísimas personas: mujeres, jóvenes, adultos, niños, personas con movilidad reducida...

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Hay una parte dura de la infraestructura del transporte público que es fundamental para mejorar la accesibilidad del sistema: carriles segregados, tarifario, tarifa integrada, mejores unidades...

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. No, para nada. Hay un estudio que señala que gran parte de los viajes en Lima son menores a 7.5 km por lo que, considero, se pueden realizar caminando o en bicicleta. Entonces, creo que pretender cubrir esta demanda con transporte público no es viable ya que se necesitarían muchísimas unidades, muchísima infraestructura, muchísima inversión para cubrir viajes que podrían hacerse de forma más sostenible, más rápida y más barata.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Ambos. Para actividades domésticas su utilización es como sustituto a los modos colectivos o a ir andando, pero, por ejemplo, en las últimas estaciones del Metro, en Lima Sur de combinación a modos más masivos, imitando sistemas intermodales. En las zonas más alejadas es tal vez el único modo de transporte (mototaxi) ya que no existen otros sistemas que cubran la demanda.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Comodidad, seguridad, accesibilidad para personas con movilidad reducida y accesibilidad espacial.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. La más importante (por no decir la única) es la variable económica.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Comodidad, seguridad, flexibilidad, el amplio rango de distancias, status, rapidez (aunque no siempre).

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Primero, es básicamente gratis. También la posibilidad de ejercitarse sin tener que dedicarle tiempo neto al ejercicio y esto repercute en la atención de la persona, en su felicidad y salud. Asimismo, los recorridos se realizan de puerta a puerta, además de una mayor penetración en la trama urbana. Muchas veces puede ser más rápido que un vehículo privado y no demanda de tanta área de aparcamiento. Incluso ahora con la pandemia, este modo reduce la exposición a contagio. Entre las desventajas considero la poca comodidad ligada al clima, el estigma, no poder llevar cosas (bultos grandes), estás más expuesto a robos y acoso, inseguridad en cuanto a choques, caídas, atropellos debido a la falta de infraestructura, menor rango de alcance (distancias a recorrer), estás más expuesto a la contaminación y es bastante personal (no puedes llevar gente).

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Enormemente. Ahora el motivo para movilizarse es completamente distinto o ya no existe porque la gente ya no va a trabajar y simplemente teletrabaja. Incluso los viajes de ocio o placer ya no existen: ya no vas al cine, ya no vas a la fiesta, ya no te reúnes con tus amigos... todas esas cosas han cambiado muchísimo. Precisamente, los viajes laborales se han reducido considerablemente y creo que el gran legado de la pandemia va a ser que la gente ya no se movilice. Por otro lado, ahora la gente acepta mucho más la bicicleta y, a partir de eso, hay mucha más infraestructura. Asimismo, ahora existe una mayor demanda de calidad en el transporte público.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Se ha dado en distintas formas. Tal vez la movilidad laboral en ciertos sectores no ha sufrido mucho cambio, pero sí aquella de ocio o placer. No solo se viaja por trabajo entonces de uno u otro modo todas las personas se han visto afectadas porque ahora hay menos buses, hay menor capacidad (en teoría), ahora toma más tiempo realizar un viaje, existe el toque de queda también...

Entrevista VI

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Claro, las características en general tienen un efecto en las decisiones que tomamos. Por ejemplo, es probable que a una mujer le sea más difícil optar por caminar por una calle oscura que un hombre considerando cualquier acoso o una serie de actos violentos que le podrían ocurrir o la comunidad lgbtqi igualmente, podría ser que opte por no ir a ciertas partes de la ciudad o del barrio ante la posibilidad de violencia. No solamente tiene que ver con género, también tiene que ver con edad: una persona adulta mayor que tenga algún tipo de dificultad en su desplazamiento, seguramente le va a ser más difícil desplazarse de ciertas formas (transporte activo). Lo mismo en cuanto al poder adquisitivo, aun cuando lo quiera, una persona que cuente con escasos recursos económicos se le va a hacer difícil o imposible optar por desplazarse en un vehículo particular o en un taxi, especialmente si la distancia a recorrer es larga.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. La calidad del sistema de transporte de Lima a pesar de contar con un nivel de alcance territorial bueno. Esto sería en cuanto se tenga los recursos para utilizarlo. Por otro lado, hay gente que no llega a destinos muy alejados de su residencia. Personas de ciertos niveles socioeconómicos como E no hacen uso del BRT ya que la gente de menos recursos no tiene ni siquiera el dinero para poder desplazarse en el sistema, no accede al sistema y normalmente trabaja en zonas muy próximas al lugar de residencia. Pero en el caso que logra llegar hacia el lugar de destino y que puede estar a muchos kilómetros de distancia atraviesa diversos problemas, entre ellos el tiempo de viaje y que está relacionado a los problemas de interconexión de los distintos modos de transporte. La dificultad para las personas que viven en zonas altas de laderas es mayor ya que los modos de transporte son reducidos además de que las condiciones de habitabilidad son precarias. Asimismo, la inseguridad ya que a mayor cantidad de kilómetros recorridos y si este recorrido involucra una serie de medios de transporte que no se ofrecen con una buena calidad, aumentan las probabilidades de participar de un siniestro vial. De igual manera, los costos elevados que por pandemia hasta se duplicaron. Por último, el efecto que todo esto tiene en la vida personal y las horas que se pierden de pasar tiempo de calidad con las personas cercanas o incluso horas de descanso.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Las oportunidades que tiene una persona está totalmente relacionado al lugar donde vive en general, no solo las laborales. En el caso de una persona con poco poder adquisitivo y que

suele coincidir con quienes viven en la periferia de Lima, las oportunidades laborales mejor remuneradas están más alejadas del lugar de residencia

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Sí si lo vemos en cuanto a acceso territorial, pero si lo vemos en cuanto a la calidad, no. Y esto para cierto grupo de personas. Si pienso en una persona en silla de ruedas, no está cubierta su demanda de viaje ni en el sistema formal ni en el informal. En ese sentido, si se analiza según las características de la población encontraremos que existen varios grupos que no encuentran satisfacción en su demanda de viaje.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. La mayor parte de la ciudad sí puede acceder al transporte público colectivo, pero si vamos a escalas menores y empezamos a ver las condiciones de vida en muchas partes de la ciudad pensando si hay o no veredas, si hay o no rampas, si la pendiente me permite desplazarme fácilmente o no, en las condiciones del entorno en general y la disponibilidad de información del sistema, veremos que no es tan sencillo. En la escala más macro y solo analizando la distribución de las rutas hay bastante accesibilidad, pero en la escala micro viendo los otros factores, es un desastre. Además, en los puntos de intercambio de sistemas es terrible la accesibilidad.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. En el caso de la demanda cautiva local, los desplazamientos podrían resolverse mediante el transporte activo. Para distancias más largas, el transporte colectivo es lo idóneo frente a la opción del automóvil particular o el taxi, incluso combinar ambos modos (transporte activo y público colectivo).

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Ambas. Hay zonas donde únicamente te vas a poder mover en mototaxi ya sea por la pendiente pronunciada, por el diseño de las calles donde no cabe un bus o por temas de demanda. Una vez que sales de esta zona donde no opera el transporte colectivo haces la conexión de mototaxi a transporte colectivo. En el caso de los taxis es totalmente distinto siendo más como competencia del transporte público colectivo sobre todo porque ofrece viajes de puerta a puerta.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. El viaje puerta a puerta con el surgimiento de las aplicaciones (que significa un costo adicional), la disponibilidad del vehículo a diversas horas mientras que en el colectivo no hay información disponible de horarios, la capacidad de transportar bultos, la comodidad.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Altos costos de adquisición y mantenimiento del vehículo, además de costos asociados al espacio que esta emplea. En principio debería contar con un espacio donde aparcarlo en mi vivienda. Costos asociados al lugar de destino ya que, si bien en la mayor parte de Lima no tiene costo ya que se hace uso de la vía pública, podría darse el uso del estacionamiento privado y otros costos asociados al uso del vehículo como revisiones técnicas, SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), entre otros. Además, aprender a manejar y obtener la licencia de conducir.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Comodidad, sensación de seguridad, viaje puerta a puerta, status, capacidad de transportar cosas. El tiempo depende del origen y destino por la congestión de las vías, pero en muchos casos sí.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Entre las limitaciones el diseño vial que perjudica a los usuarios, las condiciones en cuanto a señalizaciones, baches, rompemuelleres, las condiciones del entorno relacionado al clima ya que en verano es probable que el calor me disuada de tomar la bicicleta a menos que en mi centro de trabajo haya un espacio donde me pueda asear y dejar mi ropa, las características personales entre género, edad y físico, también son muchos los requisitos (casco, cintas reflectantes, prenda reflectante...) que hace que haya menos gente dispuesta a emplear una bicicleta. Entre las ventajas el costo de mantenimiento bajo en comparación con un automóvil, el costo de adquisición, no se necesita una licencia, aprender a manejar una bicicleta es muy sencillo, la sensación de bienestar, haces ejercicio, es un modo muy sencillo de emplear en cualquier momento, hay una menor exposición a contagio, además de que no contribuye a la contaminación.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Tremendamente. Hay gente que se bajó del transporte público colectivo y se pasó a otro medio. Sin embargo, esto depende del poder adquisitivo por lo que, tal vez este cambio se dio de manera reducida al automóvil, pero sí a la motocicleta o, también se pasó a usar la bicicleta.

Hay gente que optó por no moverse en tanto le sea posible de la mano del teletrabajo. También hay cambios en los patrones de viaje dentro del modo colectivo prefiriéndose coger el transporte en horarios con menor densidad de pasajeros o aplicando cambio de rutas.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. No se ha dado por igual. Los cambios en los patrones se diferencian de acuerdo al nivel socioeconómico y la zona de la ciudad. Hay incluso a quienes no les afectó (usuarios del vehículo personal). Sin lugar a dudas son las personas con menor poder adquisitivo (niveles C, D y E) quienes se han visto más afectadas.

Entrevista VII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Hay un montón de factores desde edad, género, nivel socioeconómico, el lugar donde vives. Por ejemplo, si vives en Miraflores y trabajas en el Centro Financiero es probable que optes por el Metropolitano o el Corredor Azul o en todo caso servicios tipo Uber. En cambio, si vives en un asentamiento en Villa María del Triunfo es probable que tu trayecto empiece con un mototaxi o subiendo/bajando escaleras para llegar a las vías principales y posteriormente a las troncales como el Metro de Lima. También influye en el sentido de seguridad ya que si habitas en ciertos barrios tal vez optes por ciertos modos más seguros que otros. Por otro lado, el género influencia bastante desde el uso de modos activos a causa de la reducida infraestructura y la inseguridad ciudadana hasta modos colectivos donde es muy conocido el acoso sexual que sufren las mujeres. Luego, hacia el lado de las discapacidades también. Hay personas que optan solo por servicios como el tren eléctrico o el Metropolitano que son más accesibles, pero por otro lado el transporte público convencional (microbuses, buses, combis) no son accesibles para nada, desde la carencia de rampas o avisos sonoros hasta los caminos podotáctiles. Por último, la edad también influye ya que personas mayores o aquellas cuidadoras vas a preferir la seguridad en su movilidad antes que la rapidez del viaje.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. Creo que las principales son el tiempo y el dinero. Una persona que vive en Lima Centro gasta mucho menos en pasaje en comparación con la periferia ya que se emplean mayores modos y de la misma manera con el tiempo pasando de 20-25 minutos por tramo si vive en Lima Centro a 2 horas si lo hace en la periferia. Mientras menores son tus ingresos o tus posibilidades, más vas a gastar en transporte y más tiempo tendrás que invertir.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Sé de historias de personas que viven en la periferia que mienten en su CV y cambian la dirección de su residencia para evitar este tipo de discriminación y colocan la dirección de un distrito más céntrico. Asimismo, también influye el tema de raza o fenotipo de la persona teniendo como privilegiado al hombre joven blanco. También ahora por la pandemia he visto anuncios en grupos distritales para labores del hogar que entre los requisitos estaba el movilizarse a pie o en bicicleta para evitar el transporte público (buscando reducir la exposición a contagio).

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Sí creo que la satisface en términos de oferta ya que hay plazas para viajeros, pero no es de buena calidad. Si bien los sistemas de transporte no son un derecho per se, son medios que te permiten acceder a derechos por lo que debería trabajarse con prioridad y sobre todo con calidad.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Creo que tu nivel socioeconómico y tu ubicación espacial sí influye en el acceso al transporte. Por ejemplo, se realizó un estudio comparativo del BRT en Cali y en Lima que fueron financiados por el BID donde se estableció que el Metropolitano (BRT en Lima) solo atendía a los sectores socioeconómicos B y C en su mayoría y el sector E quedaba relegado por completo. Entonces, sí hay una realidad de que en zonas pobres no se accede al transporte público, de hecho, hay distritos de Lima que no tienen casi cobertura o es muy mala como Pucusana.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. En Lima sí. De hecho, creo que es más del 60% de las personas que usa el transporte público colectivo frente al 15-20% que usa el vehículo personal o el taxi. Incluso hay una idea preestablecida que señala que más gente de la que en verdad lo hace se transporta en medios individuales y en realidad la gran mayoría nos movemos en transporte público colectivo.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Depende de la zona en la que te encuentres. Es probable que en Lima Centro sí reemplace a los modos colectivos, pero en las zonas donde generalmente hay mototaxis, salvo que sean rutas locales para actividades reproductivas, generalmente uno va a tratar de hacer una combinación hacia las rutas troncales.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. En el caso de los mototaxis, para mí el mayor aporte es que es el sistema de última milla de Lima. Hasta cuando la pendiente ya no da, el mototaxi llega dentro los cerros de Lima, en barrios que podrían ser considerados peligrosos además de que en zonas barriales y populares siempre hay mototaxis. El rol del mototaxi, por más de que esté asociado a la informalidad, es básico en los movimientos locales.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. La primera limitante es tener dinero y poder comprar un coche, además de que tener dónde estacionarlo es todo un tema. Luego de esto están las barreras de dónde estacionar en el destino, de peajes, de combustible, pero, sobre todo, el tema del tráfico.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Para algunas personas puede ser más rápido, es más seguro, estás aislado en una burbuja y no compartes con lo que la ciudad es (acoso sexual callejero, compartir espacio con personas de diferentes niveles socioeconómicos, exposición a personas con demencia).

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. El mayor beneficio de la bicicleta no está relacionado a no contaminar ni a ahorrar. Por el contrario, está en que es competitivo en términos de tiempo y no tienes la carga emocional que significa manejar en Lima o pelearte por tu espacio en el transporte público. En el caso de las personas que van a pie tienen un beneficio personal y económico. Además, los modos activos sí promueven el desarrollo económico. Lamentablemente las limitaciones son estructurales. Las personas que toman decisiones dentro de la ciudad y la élite en general no toman transporte público ni se mueven activamente. Son personas que toman decisiones sobre la movilidad pero que no son usuarios del sistema y solo se mueven en sus vehículos personales por lo que las causas que promueven van orientadas a favorecer este modo. Por otro lado, si bien ahora último han aumentado las ciclovías en la ciudad, falta infraestructura de calidad ya sea para ciclistas como para peatones.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí, bastante. Hubo un bajón de usuarios de transporte que produjo problemas como en el sistema del Metropolitano ya que se financia directamente de la tarifa. Asimismo, los pasajes de transporte público convencional han subido bastante a causa de la reducción de los usuarios por temas de aforo. Además, y a pesar de que la economía está bastante abierta, las personas se están moviendo menos de la mano del home office. La elección del modo de transporte también ha variado. Tristemente hay un prejuicio con respecto a los buses ya que está asociado a un mayor contagio por lo que la gente está obviando tomar buses a pesar de que no esté relacionado a la data. Viajar en Metropolitano es más seguro que tomar un vuelo, a diferencia de lo que se cree.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. No, en la historia del Perú siempre los cambios son distintos para cada persona. Aquellos sectores que tienen la posibilidad de hacer home office, que generalmente son los sectores de mayores ingresos, sus cambios de movilidad han sido drásticos en el sentido de que ya no salen. Luego se tiene el grupo de cuidadores, jubilados, adultos mayores, niños en primera infancia, gente que no tiene motivos para salir entonces ya no sale. Asimismo, hay otro sector que no puede hacer home office y debe hacerlo presencialmente que puede que no haya cambiado su modo de transporte, pero tal vez sí sus hábitos como el horario de salida al trabajo, la ruta para evitar medios informales asociados a mayor contagio (en comparación a los medios formales) y en algunos casos ahora se opta por la bicicleta.

Entrevista VIII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Influyen mucho porque no todas las personas tenemos el privilegio de contar con un buen sistema de transporte público, sobre todo porque en Lima solo contamos con dos del tipo masivo como lo son el Metropolitano y el tren a pesar de que ni siquiera se podría hablar de un sistema porque estos no están integrados. Estamos hablando del 70% de la población usa el transporte público ya que es el único modo de transporte actual al que pueden acceder y poco más del 50% sigue usando el transporte convencional. Hay otras personas con el privilegio de moverse en bicicleta porque existen municipios que ya están implementando ciclovías. Con respecto al género, ahí existe toda una brecha ya que hay ciertos riesgos para las mujeres con el tema de la seguridad tanto en relación al acoso y la violencia, como en relación a la delincuencia ya que son más vulnerables a robos y también a la infraestructura.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. La principal es que tenemos una red de transporte público deficiente además de que vivimos en una ciudad muy centralizada. Si colocamos en un mapa todas las rutas de Lima y Callao podrá parecer que la periferia está cubierta con ciertas líneas, pero el otro problema es la operación ya que no todas las líneas de transporte público completan su ruta y la frecuencia entre unidades es baja y desconocida entonces existe cierta incertidumbre para aquellos que viven en la periferia en cuanto al tiempo del viaje. Todo esto sumado al costo del viaje ya que, por lo general, gastan más que aquél que viven en Lima Centro ligado a que todos buscamos constantemente emplear el menor tiempo posible en el viaje.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Influye muchísimo y creo que influye más para la gente que trabaja para empresas grandes del sector industrial en el que la contratación es más por mano de obra/horas. Si bien antes contrataban a cualquier persona proveniente de cualquier distrito, pues ahora para la empresa es un cargo adicional tener que poner buses para desplazar a los trabajadores por lo que ahora la empresa va a preferir que el trabajador no tenga el riesgo de llegar tarde a su jornada laboral o que le va a significar un gasto adicional su traslado.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Definitivamente no ya que todavía nos falta completar una red de metro y quizás algunos de BRT. Asimismo, al no satisfacer la demanda, genera muchos problemas ambientales ya que la gente opta por moverse con su propio vehículo, lo que también hace que sume a la congestión

de las vías. Además, creo que la mayoría de rutas de transporte público se concentran en Lima Centro, no en la periferia por lo que en esta zona se tiene que emplear el mototaxi o caminatas de más de 10 minutos forzados también por la accesibilidad de los cerros. Entonces no solo se trata de completar el sistema de transporte sino también de descentralizar Lima.

5. **¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Sí, influye muchísimo también la accesibilidad (del terreno) de la zona hasta donde tenemos que llegar. La solución actual está siendo el mototaxi que está cubriendo la demanda insatisfecha, sin embargo, debería de existir un transporte público que lo haga, pero esto también va de la mano con todo el diseño urbano. Pero siempre se habla de que a más alejado o a más pendiente, el sistema de transporte va a ser más complicado.

6. **¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Sí, aunque también depende del tipo de tecnología y las zonas de demanda de viajes. El sistema de transporte público como tal tiene que ser la salida o la oportunidad de que todos tengamos acceso a 300 o 500 metros de mi vivienda a un tipo de transporte. La otra opción es la bicicleta. Sin embargo, esta tiene todavía un largo camino ya que todavía nos falta infraestructura.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. **¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. Es sustituto dependiendo de la ruta que pueda tener disponible y la condición económica ya que para todos lo más importante es el tiempo de viaje.

8. **¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Por la coyuntura en la que vivimos, diría la exposición frente a otras personas. Incluso si no existiera la pandemia, significaría menos riesgo de toque o de sufrir una agresión sexual en el caso de ser mujer. Luego, se tiene un menor tiempo de viaje que luego se podrá invertir en la familia o en el trabajo.

TRANSPORTE PRIVADO

9. **¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. Más allá de si se tiene el dinero para adquirir uno, cada vez existen más facilidades para tener uno propio por lo que la limitante económica sería cualquier otro gasto adicional como el parqueo del vehículo ya que se piensa que la ciudad debería brindar plazas de aparcamiento públicas.

10. **¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Sinceramente, no veo ningún beneficio más allá de la propia seguridad y exposición reducida frente a otras personas. Incluso se podría considerar una menor exposición a la contaminación ya que existen buses con más de 20 años operando. Asimismo, significa una menor exposición al estrés de las personas que viajan en el transporte público convencional.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Los beneficios estarían en los aspectos ambientales, económicos, sociales... Por otro lado, se tiene el ahorro de tiempo, la reducida exposición al estrés y, si vamos más allá, el bienestar de uno. Si bien la limitante principal es la infraestructura como ciclovías, deberíamos partir de la limitante que significa el aprender a manejar una bicicleta por lo que el sector público debería trabajar para darle la herramienta. Además, existe una cultura en la que se piensa que la calle les pertenece a los vehículos privados entonces no existe seguridad alguna para el peatón o el ciclista. Otra limitante es que no todas las personas tenemos nuestro destino tan cercano a nuestra vivienda, sobre todo en una ciudad tan centralizada como Lima.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí, muchísimo. Dado que una de las principales medidas de seguridad frente al Covid-19 ha sido la no exposición física y mantener distancia, se ha visto a la bicicleta como una alternativa o solución para el desplazamiento por lo que se ha visto evidenciada la disposición de la población a utilizar la bicicleta a pesar de no contar con todas las facilidades en cuanto a infraestructura. Por ejemplo, en los días de vías libres de vehículos, se puede encontrar ciclistas que recorren 30 o 40 kilómetros para llegar a la Costa Verde desde la periferia.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Estos cambios de patrones se han visto en todos los sectores socioeconómicos, pero no por igual. Primero por el lugar de residencia en cuanto al acceso de una vía pavimentada o una ciclovía. Además, esto va ligado al apoyo de las autoridades locales para la implementación de infraestructura de calidad para así fomentar el uso del transporte activo.

Entrevista IX

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Las características sí tienen una influencia en cuanto a la movilidad. Por ejemplo, en Santiago de Chile antes de la pandemia los hombres entre 20 y 50 años eran los que más se movilizaban en el BRT y durante la pandemia la movilidad del grupo socioeconómico A-B bajó por el trabajo remoto y las categorías menores siguen movilizándose igual que en pre pandemia. En el caso de Lima, antes de la pandemia la movilidad de las personas entre 30 y 44 años era de 1.8% mediante el Metropolitano principalmente para ir al trabajo, pero por la dimensión de la ciudad y la mala calidad del transporte no se movilizan hacia otros lugares de ocio o para visitar a sus familiares.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El acceso a un transporte seguro y eficiente. Las personas de la periferia pierden mucho tiempo para acceder a sus empleos lo cual también limita que a veces acepten ofertas de empleo ya que algunos optan por estar con su familia en vez de pasar 3 horas en el transporte público. Esto tiene un impacto importante y sobre todo en el caso de las mujeres.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. En general, si se observa cómo está estructurada la ciudad, hay nodos de centros laborales como San Isidro, La Victoria o zonas próximas al Metropolitano. De hecho, hay grandes empresas que se han mudado al eje del Metropolitano y esto con el objetivo de generar una atraktividad para llevar a sus sedes talentos que estarían más en las zonas céntricas, lo que hace que la periferia esté aún más aislada. Quizás en las pequeñas empresas suceda que el empleador centre su búsqueda de empleados en la proximidad, pero en las grandes pasa lo contrario.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Definitivamente no satisface. Si se observa el Metro – Línea 1 y el Metropolitano están totalmente saturados, además que la oferta de transporte por un lado es barata, pero es mala entonces se opta por modos de transporte alternativos en vez de modos de transporte regulados, por ejemplo, en grandes avenidas como Javier Prado o Arequipa donde prefieren el taxi colectivo que va más rápido que el Corredor Azul (línea formal de buses). La oferta no es buena ligada a la infraestructura y a cómo está organizada la operación de la red por lo que no satisface la demanda y genera que la ciudad sea mucho más extendida y mucho menos eficaz.

Incluso en el caso de la intermodalidad que se da espontáneamente pero no se da de manera fluida y no existe señalética que le permita al usuario ubicarse.

5. **¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. La accesibilidad del transporte depende de la zona donde uno viva ya que hay zonas que están totalmente aisladas del transporte y donde no existe una oferta. De hecho, personas más alejadas deben tomar más modos de transporte empezando por mototaxi o combi para luego llegar al transporte más masivo como el Metropolitano o el Metro e incluso siguen con líneas de buses. En cambio, en las zonas más consolidadas sí existe una accesibilidad al transporte público mayor como también a taxis y otros servicios. Digamos que son los asentamientos informales donde no se han previsto pistas y veredas y hay poca accesibilidad ligada a la geografía. Además, siempre hay zonas menos atractivas en cuanto a pasajeros entonces no es rentable para un bus llegar a estas.

6. **¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. En Lima el 70% de la población utiliza el transporte público colectivo. Sin embargo, ahora hay cada vez más coches, taxis u otros que se han repuntado por la pandemia para evitar contagios porque a algunos les da miedo subirse al transporte público colectivo por la limpieza del transporte y la aireación.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. **¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. Es en combinación con los modos colectivos. De hecho, los mototaxis son en combinación con otros modos de transporte público, pero también se utiliza para desplazamientos cortos barriales en horarios diferentes a los laborales en los que solo se utiliza como complemento.

8. **¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Rapidez y comodidad, pero sobre un costo económico más elevado y un costo para la ciudad también más elevado. Es una buena opción cuando quieres desplazarte de un punto A a un punto B sin tener conexiones. Incluso por falta de información de cómo están organizadas las líneas de buses generando un sentimiento de inseguridad, para acceder a lugares nuevos se prefiere tomar un taxi.

TRANSPORTE PRIVADO

9. **¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. El acceso a la compra del vehículo formal y a saber conducir el vehículo. Asimismo, existe una parte de la población que tiene miedo a conducir el vehículo a pesar de ya contar con él.

10. **¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. La comodidad, el tiempo que se gana y poder ir fácilmente a otros lugares (interconexión).

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Entre las limitaciones está la falta de infraestructura adecuada además de la necesaria para generar sistemas intermodales, la seguridad frente a los vehículos motorizados, la seguridad ligada a la delincuencia, la distancia a recorrer y el conocimiento de emplear el modo en el caso de la bicicleta.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí, bastante. Por el trabajo, ahora hay mucha gente que ya no se desplaza o se mueve menos. En cuanto a la movilidad activa ha habido mucha creación de ciclovías e infraestructura que ha generado un impacto importante en la utilización de los modos activos.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Creo que es por sectores. El sector socioeconómico A-B es el que menos se mueve porque es el que más hace trabajo remoto. Los otros sectores se desplazan a sus centros laborales ahora por lo que considero que se ha vuelto a la normalidad para los sectores C, D y E.

Entrevista X

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

- 1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. En el caso de mi familia, solo mi esposo trabaja y percibe el sueldo mínimo que es la única entrada del hogar. Para salir de mi vivienda, depende del dinero que dispongamos en el día: a veces podemos coger un mototaxi para llegar a la línea del bus, pero como los precios se han incrementado, preferimos caminar para ahorrar.

- 2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. El pasaje del bus ya que ha subido por la pandemia y prácticamente el sueldo solo alcanza para el pasaje y la comida del hogar. Además, hay pocas líneas de buses y es bastante el tráfico para llegar a Lima Centro.

- 3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. Depende de las necesidades de la empresa y el tamaño. Por ejemplo, mi esposo trabaja en un comercio local entonces su empleador busca gente de la zona, pero mi hijo trabaja en una empresa grande a las afueras de Lima Metropolitana.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. Satisface en tanto existen diversos modos como los buses o el tren que facilitan el acceso, pero el tiempo que uno emplea para movilizarse es elevado. En cuanto a la calidad, depende del modo ya que el tren ofrece una mejor calidad en cuanto a limpieza, accesibilidad y rapidez que los buses convencionales.

- 5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Depende de la zona porque en Lima Centro existe mayor disponibilidad de medios de transporte. En cambio, acá (Lima Sur) hay pocas líneas de buses, uno tiene que bajar caminando desde su vivienda hacia una calle o avenida para encontrar transporte público además del tren que solo cubre una ruta.

- 6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Sí, es nuestro principal modo de transporte, además del mototaxi que nos ayuda a conectar.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. El mototaxi se usa en combinación con los buses o el tren mientras que el taxi como sustituto, aunque su precio es muy elevado y solo lo encuentras en las zonas asfaltadas así que tendría que tomar un mototaxi también para emplear un taxi.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Se emplea menores tiempos en el desplazamiento y el taxi ofrece mayor seguridad. Además, frente al contagio por COVID, considero más seguro el taxi ya que vas solo y, aunque el mototaxi se comparte algunas veces, es menor el aforo comparado con los buses.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. El tema económico es el principal para nosotros ya que el monto de adquisición es un costo que no podemos cubrir. El tema del estacionamiento también es importante ya que como vivimos en un asentamiento en la parte superior del cerro, tendríamos que alquilar un estacionamiento en la parte de abajo para evitar que se lo roben si se deja en la vía.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Emplear menos tiempo en los desplazamientos, tenerlo a disponibilidad y no depender del sistema público, es personal entonces uno no se expone a contagios y es más seguro frente a la delincuencia.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. La principal limitación es la distancia a recorrer ya que no se puede abarcar grandes distancias y la principal ventaja sería la económica ya que no existe un gasto prácticamente.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Sí, ahora se usa menos el transporte público a causa del incremento en la tarifa mientras que los sueldos no se han incrementado. Además, en un inicio se redujo el aforo en las unidades. Sin embargo, nuestros desplazamientos no han variado: mi esposo y mis hijos que trabajan, han continuado trabajando presencialmente y mis desplazamientos locales caminando o en mototaxi los sigo haciendo del mismo modo. Por otro lado, se han perdido muchos empleos lo que ha hecho que algunas dinámicas cambien.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. No ha sido igual. Los sectores con más solvencia económica ahora hacen trabajo remoto y si se movilizan, lo hacen en su vehículo privado, pero nosotros siempre hemos tenido que salir a exponernos tomando transporte público.

Entrevista XI

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

- 1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. Si bien hay modos de transporte más peligrosos que otros dependiendo del horario, a veces por el trabajo y la necesidad que uno tiene, hay que exponerse. Por otro lado, si la persona tiene alguna limitación en su movilidad, es imposible que use el transporte público colectivo.

- 2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. La disponibilidad de unidades de transporte además de líneas que conecten con los diversos puntos, el excesivo tráfico para llegar a Lima Centro y la infraestructura en mal estado. Todo esto tiene relación directa con el tiempo que uno debe invertir en su movilidad laboral que no hace más que incrementarse. Asimismo, la poca disponibilidad repercute en el ámbito económico ya sea porque hay que tomar diversos medios para desplazarse hacia el trabajo o porque queda elegir un medio más costoso.

- 3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. Tengo la percepción de que esto sucede más ahora por pandemia, para evitar que el trabajador se exponga demasiado en desplazamientos largos.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. No del todo. Primero porque, si bien se da solución a la necesidad utilizando diversos modos, resulta complicado realizar el desplazamiento. Además, dependiendo del medio, se podrá encontrar una oferta de calidad como en el caso del Metro de Lima que es más tranquilo (seguro) y más limpio comparado con otros modos como los buses donde es común sufrir acoso sexual o que te roben.

- 5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Definitivamente las personas que vivimos en la periferia somos las más perjudicadas. Las líneas de buses cubren principalmente Lima Centro, pero aquí en Lima Sur llegan muy pocas líneas y si bien contamos con el Metro de Lima, este solo realiza una ruta.

- 6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Claro, es el más accesible económicamente, aunque tengamos que hacer conexiones y pagar varios pasajes para llegar al trabajo.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. El taxi es un sustituto, pero es inaccesible para nosotros por el precio y en el caso del mototaxi, su utilización es en combinación ya que solo realiza tramos cortos normalmente para conectar con modos masivos.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Mayor seguridad y rapidez, aunque está ligada al tráfico de la ciudad. Además, es un solo trayecto entonces no hay que hacer cambios en el viaje.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. La solvencia económica es la principal, no solo para adquirir uno, sino también para mantenerlo en tanto al combustible, revisiones, reparaciones, etc. El estacionamiento también significa un gasto ya que la zona es insegura y no se puede dejar el coche en la vía pública.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Puede adentrarse en la trama urbana reduciendo el tiempo a diferencia del transporte público colectivo, además de que es un viaje de puerta a puerta.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. La limitación principal en el caso de la bicicleta es saber utilizar una por lo que se opta por ir andando que es parte de nuestra naturaleza. Otra limitación sería el no poder realizar grandes tramos por el cansancio o el clima, sobre todo en verano.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Claro, ahora nos movemos menos por temor a contagiarnos, pero también ya que las tarifas de los buses se han elevado. Además, se han perdido empleos lo que reduce la solvencia económica del hogar y por consiguiente la posibilidad de emplear el transporte público.

- 13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?**

R. Sí para la mayoría de casos ya que la pérdida de empleo ha sido alta y muchos no tienen como solventar su movilidad.

Entrevista XII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Lo que más influye, tal vez, es el tema económico. Si uno no tiene dinero suficiente y tiene una oferta de empleo en Lima Centro, tomarlo va a depender de qué tan conveniente sea económicamente para así solventar los gastos de su movilidad laboral. Si además tienes alguna discapacidad física, la situación empeora ya que ni el sistema ni la sociedad ayudan en su incorporación a la misma.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El tráfico y las grandes distancias a recorrer. Eligiendo cualquier modo masivo, los tiempos a invertir para la movilidad laboral son altísimos. Es muy difícil para nosotros ir de aquí (Lima Sur) hacia el Centro. Además, los pasajes han subido y ahora cuestan el doble de lo que costaba antes de la pandemia así que es toda una inversión.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Creo que se da solo a veces, sobre todo ahora que, si tienes que recorrer grandes distancias para llegar al trabajo, significa mayor riesgo de contagio por exposición.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Creo que sí satisface la demanda en tanto podemos movernos en esta ciudad. Sin embargo, la calidad puede no ser buena relacionada a la seguridad, limpieza o tiempo, pero es más importante para nosotros movernos de la forma que sea. Además, el sistema es deficiente ya que, por ejemplo, hay que tomar 2 líneas de buses para llegar a otro punto en nuestro distrito, pero frente a esto nosotros como usuarios no podemos hacer nada.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Las limitaciones que más presencia tienen son las pocas líneas y la disponibilidad de unidades. Tal vez en Lima Centro esto se dé en menor proporción, pero creo que en el resto de la ciudad es igual quedando trama urbana por cubrir.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Totalmente. En la mayoría de casos es más conveniente considerando el costo y las distancias a recorrer. Los modos individuales o son muy costosos, o cubren rutas cortas.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. Es un complemento a los modos colectivos: es necesario usar el transporte público individual para llegar a uno colectivo y para hacer conexiones desde los colectivos hacia el destino por la escasa cobertura que tienen los modos colectivos. Podría utilizarlo como sustituto solo en caso de movilizarme dentro del barrio ya que son distancias cortas y accesibles económicamente.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Es más rápido y no vas en la aglomeración del transporte colectivo por lo que resulta más seguro ya sea para la salud (COVID) como para la integridad de la persona. En el caso del taxi, además, el viaje a realizar es directo sin conexiones.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. El principal es el dinero para adquirirlo y mantenerlo. También aprender a manejar y obtener la licencia de conducir.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Los tiempos se reducen así que uno podría tener más tiempo para pasar con su familia, dormir o llegar al trabajo mucho más temprano evitando el tráfico de la ciudad. El vehículo estaría a mi propia disponibilidad y no tendría que preocuparme por perder el tiempo esperando una plaza en el transporte público.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. Ventajas sobre todo en la salud de uno porque se ejercita y limitaciones en cuanto al tramo a recorrer que debe ser corto. Además, para usar la bicicleta uno tendría que tener los conocimientos y el dinero suficiente para comprar una ahora que los precios han incrementado.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Ahora nos desplazamos menos, solo en los casos necesarios. Los aforos se modificaron por lo que las tarifas del transporte subieron. Asimismo, muchos empleos se perdieron haciendo que la dinámica de movilidad varíe.

- 13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?**

R. Creo que ha sido igual en todo Lima Metropolitana porque hubo mucha pérdida de empleo y ahora la gente tiene menos dinero para vivir, limitando el uso del transporte. Poco a poco se están retomando los empleos y volviendo a la forma presencial pero aún hay personas que continúan en trabajo remoto.

Entrevista XIII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. De todas maneras influye, sobre todo las características socioeconómicas, pero a los que tenemos menos nos toca hacer un esfuerzo limitando nuestros gastos para poder darles una buena calidad de vida a nuestros hijos y, sobre todo, seguridad en estos tiempos de pandemia.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El sistema de transporte público ya que, si bien se puede acceder rápidamente hacia el centro o el norte de la ciudad con el tren, siempre va a ser necesario hacer una conexión con otro modo como el mototaxi o el bus para poder penetrar en la trama urbana. Esto se traduce en un mayor tiempo para desplazarnos y un gasto mayor ya que, mismo para salir de nuestra zona, tenemos que tomar varios medios de transporte. De mi casa, bajo caminando un tramo para poder tomar un mototaxi que me acerque a la parada del bus y así poder llegar al tren. Lo mismo será al finalizar el trayecto del tren y uno tiene que sumar pasajes.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. No creo que debiera suceder ya que si uno busca un empleo es porque tiene la necesidad, pero se entiende en tanto el empleador considere que ciertos distritos son peligrosos y evite el riesgo de contratar un delincuente.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Creo que ahora sí cubre la demanda ya que se han reducido el número de usuarios por pandemia, pero antes se podían ver las largas colas que se formaban para tomar el tren o el Metropolitano, o como las personas viajaban muy apretadas en los buses porque las unidades eran insuficientes.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Creo que las dificultades son similares en todo Lima. Siempre habrá que caminar para poder llegar a un paradero y conectar con varios medios. La diferencia quizá esté en el control de las autoridades ya que en Lima Centro debe existir mayor control por ser más concurrida.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Totalmente ya que es lo más económico y, al menos por Lima Sur, es lo que más se encuentra en las vías.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. En combinación ya que es necesario para poder acceder a los paraderos de los modos colectivos. El taxi sí es un sustituto, pero difícilmente podemos acceder a él.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Es más rápido definitivamente y puedo transportar cosas conmigo, a diferencia del colectivo que muy probablemente no me dejarían subir con bultos. El mototaxi además es el modo más accesible para nosotros que vivimos en el cerro. En algunos casos incluso ofrece mayor seguridad en la salud y frente a asaltos.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. Poder tener una es un gran obstáculo ya que pasamos por una mala situación económica donde todos los precios son elevados y la oferta de empleo es baja. A partir de eso otras limitantes serían la licencia de conducir y tener un espacio seguro para estacionarlo.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Poder movilizarse de manera independiente, sobre todo, y tenerlo a disponibilidad todo el día. Además, los viajes son más rápidos así que es menos tiempo a invertir.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. La ventaja, sobre todo, es la actividad física que se realiza sumada a la recreación. También podría ser una mayor seguridad (bicicleta) al ir solo en el medio que significa menor riesgo de contagio. Quizás también se pueda considerar una mayor rapidez en el viaje. Entre las limitaciones puede ser el miedo a aprender o mismo aprender a montar una bicicleta, además de que es un gasto para poder tener una. Por otro lado, en el caso de ir andando, la gran limitación es no poder hacer grandes trayectos por el esfuerzo físico que uno realiza.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Claro, partiendo incluso desde la oferta de transporte ya que ahora se les exigen ciertos parámetros de bioseguridad como la limpieza de la unidad lo que ha hecho que ahora uno se percate rápidamente cuando un bus o cualquier medio no cumple con los requisitos. Además, ahora existe mucho miedo al contagio por lo que uno escoge salir menos y así no exponerse.

Las actividades presenciales se han reducido considerablemente y aún encuentras personas haciendo trabajo remoto. Mismo las clases escolares continúan siendo virtuales.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. No. Quizás cuando apenas apareció el virus sí era igual para todos ya que las restricciones en la movilidad se dieron en todo el país por igual, pero con el tiempo esto fue cambiando. Este año en cambio se ha visto la necesidad de algunos sectores, tal vez como resultado del año pasado, mientras que otros por su poder adquisitivo pueden continuar con las medidas del año pasado, no tienen nuestra necesidad de exponerse.

Entrevista XIV

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. En Lima, para una persona con discapacidad es imposible tomar el transporte colectivo ya que no están diseñados para ser accesibles, igual para las personas mayores. En el caso de las mujeres, el modo también depende del horario de desplazamiento ya que ciertos modos son más seguros de día que de noche. El dinero también es muy importante porque a nosotros nos limita a usar el transporte público masivo y no podemos optar por el taxi.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El sistema de transporte ya que las líneas que encuentras por Lima Sur no llegan hacia allá y, al no ser un sistema integrado, hay que pagar 2-3 pasajes, además del mototaxi, que significan mayor gasto para el hogar y una mayor inversión de tiempo.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Se dan casos, pero muy pocos y en realidad es beneficioso tanto para el empleador como para el empleado ya que invierte menos tiempo y los gastos en movilidad se reducen.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Depende ya que algunos modos satisfacen en cuanto a la cantidad de líneas, pero otros en cuanto a la calidad (buses – Metro/Metropolitano). Sin embargo, en ninguno se satisface la necesidad de seguridad.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Depende de la zona definitivamente. En las periferias hay menor cobertura del sistema de transporte público así que debemos optar por otros modos para movilizarnos, pero en Lima Centro hay muchas líneas de buses a disposición así que es más fácil y rápido moverse allá.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Sí porque son más accesibles económicamente. Para nosotros el medio principal probablemente sería el tren ya que ofrece un mejor servicio comparado con los otros modos: es más seguro, más limpio, más rápido y tiene mayor capacidad.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Depende del trayecto que vaya a realizar: si voy a movilizarme dentro del barrio es como sustituto, pero si debo ir a otro distrito tendré que hacer conexión con un modo colectivo.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Es más rápido definitivamente además de más cómodo ya que viajas sola o con pocas personas, algo importante ahora por el COVID.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Primero el dinero para comprarlo. Luego, aprender a conducir y tener un lugar donde aparcarlo. Es todo un gasto si luego pensamos en el combustible y el mantenimiento que necesita.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Lo tienes a disposición a cualquier hora y no dependes de los demás. Los viajes que realizas son de puerta a puerta. Te da autonomía y protección frente a contagios ya que estás en tu burbuja.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Las ventajas serían que es gratis y haces ejercicio mientras que las limitaciones serían que eres más vulnerable a sufrir un asalto o una agresión y solo puedes realizar tramos cortos.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Bastante. Aunque si bien se redujo la movilidad en la ciudad por las medidas preventivas, ahora está volviendo a los niveles regulares. Por otro lado, aún hay gente que ya no sale mucho por el miedo al contagio. Las tarifas han subido, así que ahora es realmente una inversión utilizar el transporte público.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Ha sido igual en todos los sectores sin importar la situación económica.

Entrevista XV

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Considero que la discapacidad es un factor clave para elegir el modo en que nos vamos a movilizar, así como la edad, sobre todo en el caso de las personas mayores que empiezan a presentar problemas en su movilidad. Se podría considerar incluso que los hombres jóvenes son quienes tienen mayores opciones de transporte. Por otro lado, la solvencia económica del individuo también va a influir en su inversión en el transporte y si no tienes dinero no vas a poder movilizarte lo que hará que pierdas oportunidades.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El sistema de transporte. En mi zona solo contamos con una ruta de transporte público por lo que para acceder a ella hay que ir andando unos cuantos minutos y tomar un mototaxi, y así vamos gastando más tiempo y dinero en el viaje. No hay tanto transporte público. Si trabajas lejos, más gastas y, con lo que ahora pagan, no alcanza.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Sí considero que prefieren a gente que viva en su entorno a que vivan en la periferia ya que, al vivir cerca, llegará a tiempo. Además, si vive lejos, estará más expuesto a toda clase de riesgos como asaltos o contagios.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. No satisface ya que, por aquí al menos, hay menos unidades de transporte lo que te obliga a viajar en cualquier tipo de condiciones exponiéndote a contagios... El único modo que satisface la necesidad por la rapidez y las unidades a disposición, y ofrece una buena calidad es el tren eléctrico, pero no beneficia a tu bolsillo además de que solo cuenta con una línea por lo que siempre tendrás que complementar el viaje con otro modo.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. De todas maneras ya que al menos en esta zona de Lima Sur solo encuentras 1 línea de bus por lo que hay que caminar casi 10 minutos para tomar el mototaxi y llegar al paradero, perdiendo entre 20 y 30 minutos en este trajín. Creo que es común que suceda esto en los conos, pero en la parte baja o Lima Centro no ya que las vías están completamente pavimentadas y tienen el transporte a disposición.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Así es. Es más económico en relación distancia a recorrer – costo por lo que da una mejor solución a la movilidad.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. En combinación porque su uso es dentro del ámbito barrial y no va a llegar a otro distrito. El taxi sí es un sustituto ya que puedes realizar un viaje directo, pero es muy caro para nuestra economía.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. El tiempo definitivamente y es más privado. Así, al compartir con menos gente, hay menor riesgo de contagio.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. El dinero para tenerlo y aunque lo tengas, es mucho gasto para mantenerlo. El dinero nos limita mucho y con la situación económica, no se puede sustentar un vehículo personal. Además, su uso está limitado a las partes bajas de la ciudad porque arriba del cerro donde vivimos no llega por la pendiente y porque no hay pistas. En nuestro caso ya no es un viaje de puerta a puerta porque debemos estacionar el coche en la parte baja.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Es más rápido para llegar al trabajo y es más privado, así no te contagias.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Ventajas en la salud, sobre todo. Es más tranquilo y te expones menos al contagio, además de que no gastas. El problema sería que no puedes caminar largas distancias y en el verano hay mucho calor. También, al estar al lado de Cementos Lima, hay mucho polvo que perjudica a nuestra salud además de otros contaminantes.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí porque hay miedo a contagiarse entonces las personas prefieren salir menos y así sentirse seguras en sus viviendas. Ahora se sale cuando hay necesidad además de que el precio del pasaje ha subido.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Creo que los sectores más pobres han sido los más afectados y es la gente que vive en la periferia. En algunos casos no tienen agua, no tienen luz, no tienen servicios básicos con los que afrontar la pandemia. Y si alguno se enferma es muy difícil que acceda al sistema de salud porque, por lo mismo que no tienen dinero, no los reciben. Por esto es que son ellos quienes más miedo tienen a contagiarse y evitan moverse.

Entrevista XVI

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

- 1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. Claro, primero depende de tu capacidad para moverte. Si eres mayor, tienes alguna discapacidad o estás gestando, es muy difícil que te puedas movilizar en transporte público colectivo porque no te permitirán subir. También influye tu capacidad económica porque no todos los modos están al alcance de nuestro bolsillo.

- 2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. Más que nada es el tiempo que se invierte en movilizarse a Lima Centro ya que son grandes distancias y mayormente hay mucha congestión en las pistas. Además, no hay muchas líneas a disposición por lo que hay que realizar varios tramos para poder llegar hacia allá, gastando más dinero en pasajes.

- 3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. Tiene que ver mucho ya que los empleadores buscan que se encuentren cerca al centro de trabajo por el tiempo y distancias a recorrer así se aseguran que el empleado estará disponible inmediatamente a diferencia de uno que vive lejos y que le costará más llegar al mismo punto. Además, ahora por la coyuntura, si vives lejos estás más expuesto a contagios.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. Satisface en cuanto a accesibilidad y en algunos casos a tiempo ya que es más rápido ir en tren o BRT que ir en bus o taxi. Sin embargo, estos modos tienen alta demanda y una pasa mucho tiempo haciendo cola para tener una plaza en la unidad por lo que la calidad termina siendo mala. Además, no permite un viaje fluido por lo que hay que realizar varios tramos para llegar al centro de trabajo.

- 5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Claro, hay pocas rutas para poder acceder al centro entonces una tiene que recorrer ciertas distancias para dar con estos medios de transporte. En el centro hay más rutas a diferencia de los conos que no hay muchas.

- 6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Sí, es el modo principal para quienes no cuentan con un vehículo propio a pesar de las dificultades que encuentran en él.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. Como sustituto para ahorrar tiempo o para acceder a ciertas zonas de Lima donde no pasa el transporte público colectivo, pero normalmente es en combinación a los modos colectivos ya que me acerca a ellos.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. El tiempo, la comodidad ya que vas sola, sensación de seguridad y protección frente al COVID.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. Primero, aprender a manejar. Luego el dinero para el mantenimiento, para el combustible y para poder adquirir uno.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. Poder estar en menor tiempo en mi puesto de trabajo, poder desplazarme a donde yo desee, está a mi disposición frente a cualquier emergencia.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. Es muy útil para la salud ya que una se ejercita y es más rápido frente a otros modos ya que puedes adentrarte en la trama urbana. Las desventajas serían que no puedes hacer grandes viajes por el cansancio y, en el caso de la bicicleta, no se puede utilizar en las zonas altas de trocha ya que es probable sufrir un accidente.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Sí porque se ha reducido el aforo en los medios de transporte lo que ha incrementado el largo de las colas para acceder a ellos y también el pasaje ha subido de precio. Por otro lado, muchos han perdido su trabajo por lo que ya no se movilizan, pero también está el grupo de trabajadores informales que siempre están en movimiento y para ellos nunca existió el trabajo remoto como pasa, hasta ahora, con los formales.

- 13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?**

R. Depende del sector, definitivamente. En Lima somos muchos informales porque somos quienes menos dinero tienen y para nosotros no ha sido lo mismo que para los formales de

clase media o alta que pueden estar sin salir de sus viviendas y tienen diversas facilidades por su poder. Para nosotros ha sido lo mismo que nada porque hemos tenido que salir a buscar ingresos porque no tenemos uno fijo que nos permita hacer teletrabajo. Los beneficios han sido para los formales.

Entrevista XVII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. **¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. Influye sobre todo el aspecto económico ya que al tener mayor solvencia podrás optar por ciertos modos como el transporte público personal o el privado, mientras que, si tienes menos, optarás por los modos colectivos.

2. **Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. El medio de transporte porque una pierde el tiempo esperando en las largas colas de acceso de los modos colectivos, además de que estos no ofrecen rutas directas por lo que hay que realizar el viaje en varios tramos.

3. **¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. No creo que sea tan determinante como tener conocimientos por lo que, en todo caso, se podría evaluar el tema de las distancias y qué tanto le va a convenir al empleador y al empleado porque tal vez el salario no compense trasladarse diariamente al centro considerando los costos en transporte público.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. **¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. No ya que el sistema no ofrece gran cobertura. Aquí en esta zona solo hay 1 o 2 rutas si ampliamos el radio y esta reducida oferta hace que haya siempre muchísima gente a la espera de las unidades que conlleva a un riesgo de contagio.

5. **¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Depende de la zona, definitivamente. Si estás en Miraflores o San Isidro (Lima Centro), encuentras rutas para todas las zonas. En Lima Centro la accesibilidad se da de forma fluida, pero si quieres conectar puntos de la periferia es casi imposible. Además, quienes viven en las partes altas de los cerros tienen más limitaciones porque no pueden acceder al transporte público inmediatamente, por lo que tienen que emplear otros modos lo que significa un mayor gasto.

6. **¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Ayuda bastante a aligerar la demanda y a veces es al único modo al que se puede acceder por temas económicos.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. El taxi se puede utilizar como sustituto, pero en caso de emergencias ya que es un lujo tomar uno. En el caso del mototaxi, su uso más común es en combinación con los modos colectivos ya que te acerca a ellos.

- 8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?**

R. Tengo mayor seguridad de que no me voy a contagiar porque es un viaje individual, tranquilidad, menor probabilidad de sufrir un robo. En el caso del mototaxi, incluso, es más rápido, aunque peligroso, porque utiliza rutas alternas.

TRANSPORTE PRIVADO

- 9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?**

R. Aprender a manejar, adquirir el vehículo, el gasto por mantenimiento y combustible.

- 10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?**

R. La tranquilidad de saber te segura en tu propio espacio, no estar expuesta a contagios y los viajes son de puerta a puerta.

TRANSPORTE ACTIVO

- 11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?**

R. Depende de la distancia en la que se encuentre el centro de trabajo ya que solo se puede cubrir rutas cortas con este modo y de forma rápida. Otra ventaja es que es favorable para la salud. Las limitaciones, en el caso de la bicicleta, serían aprender a usarla, el riesgo de compartir espacio con vehículos motorizados por lo que puedes sufrir cualquier tipo de accidente.

MOVILIDAD Y COVID-19

- 12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?**

R. Hay una cantidad de personas que ahora se movilizan menos, pero esto depende de si es un trabajo formal. Asimismo, el Covid-19 ha traído mucha pérdida de empleo por lo que estas personas desempleadas han optado por trabajos informales y en este caso sí necesitan movilizarse continuamente.

- 13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?**

R. Claro que depende de la economía de la persona ya que, si tienes cómo sustentar viajes individuales, lo vas a hacer, pero esto no pasa en la mayoría de los casos. Los pobres tienen otro panorama porque no pueden emplear modos de mejor calidad porque significa un gasto que no pueden cubrir sin verse directamente afectados.

Entrevista XVIII

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

- 1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?**

R. Creo que va a influir más el tema económico porque si tienes la posibilidad de tomar un taxi va a ser mucho más cómodo, seguro y tranquilo, sobre todo en la situación actual, si tienes pocos ingresos va a ser más difícil optar por un modo de calidad.

- 2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?**

R. La distancia a recorrer por la magnitud de la ciudad y la congestión vehicular, fundamentalmente.

- 3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?**

R. No creo que sea determinante el lugar de residencia tanto como la capacidad intelectual del trabajador.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?**

R. Creo que la calidad que el sistema ofrece a los usuarios es mala, tanto en relación a la limpieza y la condición de la unidad, como en relación a la seguridad vial y frente a robos. Tal vez si nos referimos solo a la cantidad de unidades de transporte, entonces sí cubre la demanda.

- 5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?**

R. Tiene relación a la zona ya que hay algunas donde lo encuentras a disposición inmediatamente y otras donde no logras encontrar una unidad de transporte o tienes que hacer transbordos.

- 6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?**

R. Sí porque es el modo más económico.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

- 7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?**

R. Como sustituto en cuanto existan las posibilidades económicas para emplearlo (taxi) pero en esta zona (Lima Sur) es muy difícil que lo utilicen por el alto costo. Por otro lado, aquí empleamos mucho el mototaxi para poder acceder a las paradas de buses.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. La rapidez y la seguridad frente a robo, accidentes y contagio.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. La economía ya que es un costo alto difícil de cubrir y tener un coche propio no es una prioridad. Además, tener una licencia de conducir.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. Evitar cualquier tipo de contagio, rapidez en el desplazamiento, no hay que esperar al transporte público porque es personal, la comodidad y la seguridad.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Las ventajas están en la salud, es gratis, no contaminas y es más rápido. La limitación principal es el cansancio.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí, por las distancias a mantener y el aforo de las unidades de transporte. Podrían darse cambios en la elección del modo de transporte, pero la situación económica no ayuda así que la mayoría continuamos utilizando los mismos modos que antes. Además, las dinámicas han cambiado gracias al trabajo remoto y al miedo al contagio por lo que en las familias ya no salen todos los integrantes, solo los que tengan la necesidad de hacerlo.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Claro, a los que tienen mayor poder adquisitivo no les ha afectado mucho, casi que no ha habido ningún cambio para ellos por la solvencia que tienen para sustentar sus gastos.

Entrevista XIX

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Puede influir la destreza motora ya que las unidades de transporte público no cuentan con un diseño accesible para ancianos o personas con discapacidad y es imposible para ellos hacer uso de este sistema. También influye la edad ya que, por ejemplo, a los niños no los recogen de los paraderos porque pagan una tarifa menor. Además, si yo tengo más ingresos voy a tomar un taxi o, en caso extremo, tendré un coche personal.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. El sistema de transporte ya que son grandes distancias a recorrer y hay mucho tráfico por lo que pierdes tiempo que podrías pasarlo con tu familia. Además, para llegar a Lima Centro hay que hacer varias conexiones y cada una tiene un costo.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Para algunas ofertas de trabajo sí es importante el lugar de residencia, pero también es cierto que ahora se están creando nuevos centros que nos favorecen a nosotros que estamos en la periferia.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. No, el sistema no se da abasto para las necesidades que tenemos. Incluso teniendo ahora el tren eléctrico que moviliza grandes cantidades de personas, no alcanza para la demanda total. Incluso, ya sea en el tren, el Metropolitano o los buses, las rutas son pocas y hay que hacer transbordos, gastando más en pasajes. Por otro lado, son de mala calidad: el tren que es el más nuevo y es muy rápido, no tiene ventilación y es un foco de contagio. Además, estos medios siempre van repletos lo que los hacen inseguros e incómodos.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Por un lado, no hay mucha variedad en el transporte público en esta zona, que es bastante distinto a Lima Centro donde encuentras muchas rutas. Además, aquí en Lima Sur hay zonas que no están asfaltadas o la pendiente no permite el acceso del transporte público colectivo por lo que ellos se ven más afectados teniendo que hacer grandes caminatas para subir o bajar desde sus casas.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Claro porque se adecúan a las necesidades de las personas a un precio accesible y en horario laboral (hora punta) es lo mismo ir en bus que ir en taxi porque el tráfico va a ser el mismo.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Es sustituto en el ámbito barrial porque no puedes salir del distrito entonces se utiliza para ir al entorno inmediato. En ese sentido, te ayuda a conectar con los paraderos siempre que se encuentren a distancias cortas.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Depende, pero normalmente es más seguro frente a accidentes y, ahora, frente a contagios porque vas prácticamente sola.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Contar con los medios económicos para poder adquirir y mantener uno, además de la peligrosidad de la zona por lo que no puedes comprar cualquier vehículo ya que podrías sufrir un asalto.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. La rapidez, es más privado por lo que no tendría que compartir con nadie y así sería más seguro para mi salud.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Es bueno para la salud y se contamina menos. Por el contrario, las desventajas serían que solo lo puedes emplear para rutas cortas por lo que tu centro laboral debería estar cerca, tienes que conocer la zona por la inseguridad ciudadana y por esta zona de Lima Sur no encuentras ciclovías.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. Sí, ahora somos más cuidadosos entonces evitamos las aglomeraciones que se daban constantemente en el transporte público. Además, de un hogar, ya no salen todos porque no quieren exponerse al virus. También ha incrementado el pasaje así que ahora se prioriza ir caminando a tomar el mototaxi.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Depende del ingreso que tenga la familia ya que un mayor ingreso está relacionado al trabajo formal y tienen mayores facilidades para afrontar la pandemia como el teletrabajo. Además, los sectores más acomodados tienen la posibilidad de tener al menos un coche propio, por lo que no tienen que sufrir con el sistema público y la variación en su tarifa o las largas colas. O en todo caso, como tienen los medios económicos, pueden sustentar moverse en taxi para evitar los modos colectivos y la exposición.

Entrevista XX

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

1. ¿De qué modo cree que las características personales pueden influir en la elección de ciertos modos de transporte al trabajo sobre otros?

R. Creo que pueden influir mucho las características personales porque, por ejemplo, en el caso de los jóvenes pueden subirse a un transporte público colectivo. En el caso de personas con discapacidad, porque no contamos con la accesibilidad, mayormente tomamos un transporte público individual o privado.

2. Teniendo en consideración que los empleos se concentran en Lima Centro, ¿cuáles piensa que son las principales dificultades que los habitantes de la periferia encuentran en su movilidad laboral?

R. Una de las dificultades que existen es que no hay mucha seguridad ciudadana y, a pesar de que uno pueda tomar un mototaxi, por ejemplo, en el caso de alguien sin discapacidad, tiene que tomarlo para luego coger un bus o una combi. En el caso de las personas con discapacidad, mayormente la dificultad es que no hay interconexión para que se puedan movilizar a una estación, teniendo en consideración que no existen buses accesibles en Lima.

3. ¿En qué medida cree que la oferta laboral está relacionada con el lugar de residencia del trabajador?

R. Creo que no hay mucha relación ya que, mayormente, en el caso del ciudadano de a pie, toma el transporte público para irse a trabajar en un distrito lejano sin importar las dificultades en cuanto a distancias, tráfico, etc. Sin embargo, para las personas con discapacidad sí podría haber una relación ya que sería idea que las ofertas laborales se encuentren cerca al lugar de residencia del trabajador con discapacidad por el tema del desplazamiento.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

4. ¿Estima que el sistema de transporte público colectivo de Lima satisface la demanda actual de los habitantes de este ámbito? ¿En qué modo?

R. Es cierto que existen algunas unidades o sistemas de transporte público como, por ejemplo, el 70% de unidades del Metropolitano y el Metro de Lima que son accesibles. Sin embargo, esta no satisface la demanda de los usuarios con discapacidad ya que no existe una interconexión de unidades accesibles en la ciudad. Creo que todavía hay condiciones que mejorar sobre accesibilidad, orientaciones y movilidad para los usuarios con discapacidad.

5. ¿Cree que existan factores limitantes en cuanto a la accesibilidad del transporte público colectivo en las diversas zonas de Lima? O, en todo caso, ¿piensa que la accesibilidad tiene relación a la zona (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, Callao)? ¿Cuáles?

R. Pienso que el tema crucial es que no hay puntos de interconexión de las distintas zonas para que las personas con discapacidad puedan llegar de una zona a otra. En segundo lugar, no hay unidades 100% accesibles, solo en algunos distritos de Lima Centro (San Borja y San Isidro) donde se ha implementado un servicio municipal de taxi accesible.

6. ¿Considera que el transporte público colectivo es el modo principal para satisfacer la demanda cautiva?

R. Sí ya que el pasaje es más accesible comparado con los otros modos. El problema es cuando no cuentan con las condiciones de accesibilidad ya que los usuarios con discapacidad severa no pueden emplearlo. Para las personas con discapacidad se debería de pensar en mayores servicios de transporte que brinden las condiciones necesarias.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

7. ¿Considera que el transporte público individual se utiliza regularmente como sustituto a los modos colectivos o su utilización es, más bien, en combinación con dichos modos?

R. Creo que se usa en combinación con los modos colectivos porque el ciudadano de a pie toma el mototaxi o el taxi para llegar a un paradero si este se encuentra muy lejano. Pero en el caso de las personas con discapacidad, mayormente, lo utilizamos como sustituto porque para nosotros ya es dificultoso subir o ser cargado para utilizar el transporte público individual y, si luego hay que cambiar al modo colectivo, es muy difícil.

8. ¿Qué ventajas considera que aporta el transporte público individual frente al colectivo?

R. Para el ciudadano de a pie, el transporte público individual puede ser ventajoso ya que lo acerca directamente a su trabajo o a su casa (puerta a puerta). En el caso de las personas con discapacidad, por ejemplo, los mototaxis no son convenientes para nosotros, pero sí el taxi ya que nos da seguridad al movilizarnos de un lugar a otro de forma accesible.

TRANSPORTE PRIVADO

9. ¿Cuáles cree que sean los factores limitantes que tienen los habitantes al momento de tomar el vehículo personal?

R. Encuentro dos factores limitantes: los excesivos costos del transporte privado y las unidades no son accesibles para los usuarios con discapacidad severa.

10. ¿Cuáles considera que son los beneficios de utilizar el transporte privado como/para movilidad laboral?

R. La disponibilidad inmediata de la unidad, además de que evitas las colas del transporte público o agresiones por parte de otros usuarios ya que no existe una cultura de discapacidad.

TRANSPORTE ACTIVO

11. En cuanto al transporte activo, ¿cuáles cree que sean las ventajas y limitaciones del uso de transporte activo como movilidad laboral?

R. Dentro de las ventajas es que es costo cero, no necesito ser transferida o movida de un lugar a otro, sino que puedo acceder caminando con un asistente personal si la distancia es corta. Dentro de las limitaciones está que no podría desplazarme a lugares muy alejados por el cansancio, la condición de discapacidad me limita a no emplear algunos medios como la bicicleta, no podría llevar bultos porque haría más tedioso el viaje.

MOVILIDAD Y COVID-19

12. ¿Considera que el Covid-19 ha influenciado en los patrones de movilidad de los habitantes? ¿De qué modo?

R. En el contexto de Covid-19, por supuesto que ha influenciado en la movilidad de los habitantes ya que, mayormente, en el entorno laboral, se implementó el teletrabajo y fue un cambio importante. Además, las personas con discapacidad de por sí tienen problemas en el desplazamiento en el transporte que no se ha visibilizado mucho y tener la posibilidad de no moverse gracias al teletrabajo es óptimo.

13. ¿Cree que este cambio de los patrones de movilidad se ha dado en todos los sectores socioeconómicos por igual o es que ciertos sectores se han visto más afectados?

R. Creo que el cambio en los patrones se ha dado en casi todos los sectores por igual.