

PAU AVELLANEDA GARCIA

MOVILIDAD, POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Un estudio de caso en la ciudad de Lima

Tesis doctoral

Departament de Geografia

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Sabadell, febrero de 2007

PAU AVELLANEDA GARCIA

MOVILIDAD, POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Un estudio de caso en la ciudad de Lima

Tesis doctoral dirigida por la
Dra. Carme Miralles-Guasch

Departament de Geografia
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Sabadell, febrero de 2007

A los que la sufren y a los que la combaten

A la María, a l'Anais... i al Quim

Agradecimientos

Julio Abanto, AGAUR, Marta Aguilar, **Alternativa**, Alberto Amanzo, Asociación Cultural Ruricancho, Asociación de Vecinos del A.H. Cerro de Los Pinos, Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, **Michel Azcueta**, Eugenio Azorza, Ángel Bartolo, Jorge Blanco, Martín Blas, Jordi Borja, Andrés Borthagaray, Patricia Brennan, señora Brígida, Juan Carlos Calizaya, Luis Cano, Eduardo Carhuaricra, Sonia Castro, **Àngel Cebollada**, **CENCA – Instituto de Desarrollo Urbano**, Confederación Nacional de Empresas de Transporte Público – CONATRAP, Hildegardo Córdoba, Javier Cornejo, Creatividad, Fray Cruz, Pedro Cruz, Sofía Cuenca, Erika Chávez, Julio César Chávez, Luis Miguel Chávez, Rómulo Chinchay, **Juan Carlos Dextre**, Luis Domínguez, Jorge Donayre, Empresa de Transportes El Bajopontino, Empresa de Transportes Urbanos Orion, Empresa de Transportes y Servicios de Pasajeros – ETRASERPISA, Juan Espinola, **Josep Espluga**, Fredy Fernández, Marta Fernández, Jesús Flores, **Lucas Galak**, Jorge Gamarra, Luis Ganoza, Fredy Garay, Joaquín Guerra, Andrea Gutiérrez, **Colegio Hanni Rolfes**, Manuel Herce, Antonia Herrera, Rita Huamán, Imi, primo José, Carlos Klujer, **Marta Lazarte**, Estilista León, Moira Liljeström, José Eduardo López, Antoni Luna, Rodolfo Macera, Paul Maquet, Américo Maza, Enric Mendizàbal, **Mireia Mestre**, Regina Meyer, **Carme Miralles-Guasch**, José Montenegro, Ángela Morales, Pau Mota, Paulo Motta dos Santos, Municipalidad Metropolitana de Lima, Juan Neyra, Martín Orduna, Zumit Ortiz, Montserrat Pallarès, Marcos Palomino, **María Palomino**, Moisés Palomino, Luis Pasache, Samuel Pedroza, Jesús Pinedo, Pontificia Universidad Católica del Perú, Ana María Ponza, **Protransporte**, José Quiñones, Jesús Quispe, **Luis Ángel Ramírez**, Carlos Reboratti, Eduardo Reese, señora Reyda, Gustavo Ríos, José Rivas, Antonio Rivera, Roberto Rojas, Marcelino Rosas, señora Rosi, Alberto Sánchez, Inés Schmidt, Maties Serracant, Luis Serpa, Orlando Sevillano, Graciela Silvestri, Orlando Strambi, Fernando Suárez, Valentina Sulca, Juan Tapia, **Antoni F. Tulla**, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Universitat Autònoma de Barcelona, Isaac Valencia, Ricardo Valencia, Elias Alfonso Valverde, Walter Varillas, Eduardo Vasconcellos, Augusto Vásquez, Yuset Vázquez, **Pablo Vega Centeno**, Humberto Vilca, Tania Vivas, Luis A. Yanes, Encarnación Zelaya

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
1.1	PRESENTACIÓN	3
1.2	ORIGEN Y DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.3	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN E INTERROGANTES PLANTEADOS	7
1.4	HIPÓTESIS DE TRABAJO	11
1.5	ESTRUCTURA DEL TRABAJO	13
1.6	METODOLOGÍA	15
1.6.1	Métodos, técnicas y fases de la investigación	16
1.6.2	Investigación documental	24
1.6.3	Observación exploratoria	29
1.6.4	Observación no participante	32
1.6.5	Entrevistas exploratorias	42
1.6.6	Entrevistas en profundidad	45
1.6.7	Entrevistas o conversaciones informales	59
1.7	ÁREA DE ESTUDIO	60
1.7.1	Justificación	61
1.7.2	Juan Pablo II y el sistema urbano metropolitano	65
2.	MOVILIDAD, TERRITORIO, POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL: RELACIONES E INTERDEPENDENCIAS EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS	79
2.1	POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL	82
2.1.1	Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad	82
2.1.2	Pobreza: la dimensión económica de la exclusión	95
2.1.3	Inclusión, integración y cohesión sociales	101

2.2	LA MOVILIDAD Y EL TERRITORIO URBANO	102
2.2.1	Movilidad y estructura urbana	103
2.2.2	Movilidad y vida cotidiana en las áreas metropolitanas latinoamericanas	115
2.3	EL TERRITORIO URBANO Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL	125
2.3.1	La dimensión espacial de la exclusión	125
2.3.2	El impacto del desarrollo urbano en los sectores menos favorecidos: la segregación residencial como forma de exclusión social	128
2.3.3	La ciudad latinoamericana: un espacio generador de exclusión	132
2.4	MOVILIDAD Y POBREZA	135
2.4.1	La movilidad como base de la integración social	135
2.4.2	La movilidad de los pobres: relaciones entre movilidad y pobreza	138
2.4.3	Impactos del transporte colectivo urbano sobre la pobreza: entre la integración y la exclusión social	152
3.	TERRITORIO Y POBREZA: LA CIUDAD POPULAR	165
3.1	LA POBREZA EN LA CIUDAD	167
3.2	LA UBICACIÓN ESPACIAL DE LA POBREZA: LA CIUDAD POPULAR	177
3.3	LA CIUDAD POPULAR Y EL FENÓMENO BARRIAL	195
3.3.1	Barriadas, barrios marginales, pueblos jóvenes, asentamientos humanos y barrios populares	195
3.3.2	Dinámica de los barrios populares	198
3.3.3	La dimensión del fenómeno barrial	202
3.4	LA ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD POPULAR: ENTRE INTEGRACIÓN Y SEGREGACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL	204

4.	JUAN PABLO II: ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE UN ASENTAMIENTO POPULAR	217
4.1	JUAN PABLO II: UN BARRIO POPULAR	219
4.1.1	Formación y expansión de un barrio popular	220
4.1.2	Un barrio popular: pobres y muy pobres	227
4.2	UN ESPACIO RESIDENCIAL CON ESCASA COMPLEJIDAD FUNCIONAL EN UN ESPACIO METROPOLITANO FUERTEMENTE CENTRALIZADO	232
4.2.1	Juan Pablo II: funciones urbanas	237
4.2.2	La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración	242
4.2.3	La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro	262
4.3	LA ARTICULACIÓN DEL ESPACIO LOCAL AL ENTORNO DISTRITAL Y METROPOLITANO	279
5.	EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO	287
5.1	EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO: A MODO DE INTRODUCCIÓN	290
5.1.1	La herencia histórica	290
5.1.2	El sistema de transporte colectivo de pasajeros: una aproximación inicial	297
5.1.3	Las tarifas	298
5.2	LOS AGENTES DEL TRANSPORTE EN LIMA METROPOLITANA	307
5.2.1	La administración pública: falta de regulación	307
5.2.2	Los operadores: informalidad y atomización empresarial	319
5.3	LOS ELEMENTOS DE EFICIENCIA SOCIAL	329
5.3.1	Amplia cobertura territorial	331

5.3.2	Amplia cobertura horaria y frecuencias elevadas	345
5.4	LAS DEFICIENCIAS DEL SISTEMA	349
5.4.1	La red viaria: una infraestructura con graves deficiencias	349
5.4.2	El parque móvil: numeroso, inadecuado, antiguo y deficiente	356
5.4.3	Conductores y cobradores: actitudes y prácticas inadecuadas	367
5.5	LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO EN JUAN PABLO II	369
5.5.1	La cobertura territorial del servicio	370
5.5.2	La cobertura horaria	380
5.5.3	Las frecuencias de paso y los tiempos de espera	381
5.5.4	Las tarifas vigentes	385
6.	LA MOVILIDAD COMO ARTICULADORA DE LA VIDA COTIDIANA	387
6.1	LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS ACTIVIDADES COTIDIANAS	391
6.1.1	Ir al trabajo o a buscar empleo	391
6.1.2	Desplazamientos por estudios, compras o visitas médicas	395
6.1.3	Viajes para ir a visitar a familiares y amigos, por recreación y por otros motivos	400
6.2	LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS	403
6.2.1	Los espacios de vida cotidianos	404
6.2.2	Los medios de transporte utilizados y el comportamiento modal	407
6.2.3	La dinámica de los desplazamientos y la cadena modal	415
6.2.4	La frecuencia de los desplazamientos y los tiempos de viaje	418
6.3	LA MOVILIDAD COMO ELEMENTO ESTRUCTURADOR DE LA VIDA COTIDIANA	421

7.	EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO CONDICIONADOR DE LOS PROCESOS DE COHESIÓN Y EXCLUSIÓN SOCIAL	425
7.1	EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO: PERCEPCIONES GENERALES	428
7.1.1	El transporte colectivo como problema	429
7.1.2	Los problemas del transporte colectivo	431
7.1.3	Las virtudes del transporte colectivo	434
7.1.4	Un balance	436
7.2	LA EFICIENCIA SOCIAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO	438
7.2.1	En todas partes	439
7.2.2	A todas horas	441
7.2.3	A cada rato	442
7.2.4	Mucho tiempo, o poco, depende	444
7.2.5	La percepción del transporte colectivo como elemento de inclusión social	448
7.3	LA RENTA FAMILIAR COMO CONDICIONANTE DE LA MOVILIDAD	453
7.3.1	Elevada participación de los gastos en transporte en el presupuesto familiar	453
7.3.2	Los bajos ingresos como motivo principal de las dificultades de movilidad	455
7.3.3	El coste del transporte como elemento decisonal	457
7.3.4	El alza del pasaje	461
7.4	MOVILIDAD RESTRINGIDA: LOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE	463
7.4.1	Pérdida de oportunidades de trabajo y dificultades para buscar empleo	463
7.4.2	Limitaciones a la formación y a la salud	467
7.4.3	Debilitamiento de las redes de solidaridad	471
7.4.4	Privación de las salidas familiares y las actividades de carácter recreativo	473
7.5	ESTRATEGIAS PARA SUPERAR LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE	474

7.5.1	Desplazarse menos	475
7.5.2	Sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie	476
7.5.3	Utilizar estrategias para no pagar pasaje o para pagar menos	478
7.5.4	Salir a riesgo de quedarse botado	486
7.5.5	Otras estrategias	487
8.	CONCLUSIONES	493
8.1	ESPACIOS DE VIDA Y RELACIONES CON EL TERRITORIO	495
8.2	EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO INSTRUMENTO DE INTEGRACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL	498
8.3	MOVILIDAD Y POBREZA: LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE COMO FACTOR DE EXCLUSIÓN	503
	BIBLIOGRAFÍA	515
	ANEXOS	CD-R

ÍNDICE GRÁFICO

TABLAS

Tabla 2.1	Movilidad e ingresos, Área Metropolitana de São Paulo, 1997	143
Tabla 2.2	Tasa de movilidad, Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales, 2003	143
Tabla 2.3	Participación modal de las familias en situación de pobreza, Región Metropolitana de Lima y Callao, 2004 (en %)	148
Tabla 2.4	Gastos semanales en transporte, Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales, 2003	159
Tabla 3.1	Lima Metropolitana: niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Consumo (%)	171
Tabla 3.2	Lima Metropolitana. Evolución de la población barrial	205
Tabla 4.1	Juan Pablo II. Equipamientos públicos: cobertura actual. 2003	239
Tabla 5.1	Lima Metropolitana. Tarifas del transporte colectivo (en nuevos soles), 2004	303
Tabla 5.2	Lima Metropolitana. Rutas de transporte colectivo, 2002	333
Tabla 5.3	Lima Metropolitana. Evolución del parque automotor de transporte colectivo, 1972 - 2002	359
Tabla 5.4	Departamento Lima. Matriculación de vehículos, 1990-99	359
Tabla 5.5	Lima Metropolitana. Edad del parque automotor (%), 2002	365
Tabla 5.6	Juan Pablo II. Frecuencias de paso del transporte colectivo (en min.), 2005	383
Tabla 5.7	Juan Pablo II. Tiempos de espera del transporte colectivo, 2005	384
Tabla 5.8	Juan Pablo II. Tarifas del transporte colectivo, 2005	384

MAPAS

Mapa 1.1	Juan Pablo II. Delimitación.	67
Mapa 1.2	Juan Pablo II. Localización.	69
Mapa 1.3	San Juan de Lurigancho. Localización.	69
Mapa 1.4	Lima Metropolitana. Esquema geomorfológico	73
Mapa 1.5	Lima Metropolitana. División administrativa.	75
Mapa 3.1	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2002	179
Mapa 3.2	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002	179
Mapa 3.3	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2004	179
Mapa 3.4	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NBI (%), 1993	179
Mapa 3.5	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NBI (%), 1993?	183
Mapa 3.6	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NSE (%), 2004	183
Mapa 3.7	Lima Metropolitana. Ubicación espacial de la pobreza por áreas según NBI (%), 1993	185
Mapa 3.8	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002	185
Mapa 3.9	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según NSE (%), 2002	185
Mapa 3.10	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según NSE (%), 1996	187
Mapa 3.11	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según NBI (%), 1993	187
Mapa 3.12	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según gasto familiar (%), 2000	187
Mapa 3.13	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por microáreas según NSE (%), 2004	191
Mapa 3.14	Lima Metropolitana. Segregación según el equipamiento del hogar, 1993	191
Mapa 3.15	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por manzanas según NSE, 1993	193
Mapa 3.16	Lima Metropolitana. Desplazamientos a pie (%), 2004	212
Mapa 4.1	Lima Metropolitana. Proceso de expansión (1981-2000)	223
Mapa 4.2	Juan Pablo II. Etapa de expansión marginal (1993-2003)	225
Mapa 4.3	Juan Pablo II. Estratos socioeconómicos de los hogares, 1996	229

Mapa 4.4	Juan Pablo II. Nivel de consolidación de la vivienda, 2004	235
Mapa 4.5	Juan Pablo II. Capacidad básica de la vivienda, 2004	235
Mapa 4.6	Lima Metropolitana. Densidad poblacional, 2002	245
Mapa 4.7	San Juan de Lurigancho. Densidad poblacional. 2002	249
Mapa 4.8	Lima Metropolitana. Esquema de organización territorial, 2004	259
Mapa 4.9	Lima Metropolitana. Distribución de los establecimientos, 1993 (%)	267
Mapa 4.10	Lima Metropolitana. Distribución de los puestos de trabajo, 1993 (%)	267
Mapa 4.11	Lima Metropolitana. Distribución de las galerías y centros comerciales, 1996 (%)	268
Mapa 4.12	Lima Metropolitana. Distribución de los consultorios médicos, 1998 (%)	275
Mapa 4.13	Lima Metropolitana. Distribución de las academias, 2002 (%)	275
Mapa 4.14	Juan Pablo II. Principales lugares de destino de sus pobladores. 2005	281
Mapa 5.1	Plano de los ferrocarriles de Lima, 1908	291
Mapa 5.3	Comas. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002	337
Mapa 5.4	San Juan de Lurigancho. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002	337
Mapa 5.5	San Martín de Porres. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002	339
Mapa 5.6	Villa María del Triunfo. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002	339
Mapa 5.7	Juan Pablo II. Oferta de transporte colectivo, 2005	373
Mapa 5.8	Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: ruta 17, 2005	375
Mapa 5.9	Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: ruta 45B, 2005	375
Mapa 5.10	Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: taxis colectivos, 2005	375

GRÁFICOS

Gráfico 2.1	Motivos de desplazamiento, Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales, 2003 (%)	147
Gráfico 2.2	Movilidad urbana según renta familiar, Región Metropolitana de São Paulo, 1997	147
Gráfico 2.3	Viajes no motorizados según ingreso del hogar, Área metropolitana de Lima y Callao, 2004	148
Gráfico 3.1	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Ingreso (%), 1999	171
Gráfico 3.2	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (%), 2001	172
Gráfico 3.3	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el Método Integrado (%), 2001	172
Gráfico 3.4	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (I) (%), 2003	175
Gráfico 3.5	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (II) (%), 2002	175
Gráfico 3.6	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (III) (%), 2001	175
Gráfico 3.7	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (IV) (%), 2001	175
Gráfico 3.8	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (V) (%), 2002	176
Gráfico 3.9	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (VI) (%), 1999	176
Gráfico 3.10	Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (VII) (%), 1996	176
Gráfico 3.11	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2002	179
Gráfico 3.12	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002	179
Gráfico 3.13	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2004	179
Gráfico 3.14	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NBI (%), 1993	179
Gráfico 3.15	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NBI (%), 1993	183
Gráfico 3.16	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NSE (%), 2004	183
Gráfico 3.17	Lima Metropolitana. Ubicación espacial de la pobreza por áreas según NBI (%), 1993	185
Gráfico 3.18	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002	185
Gráfico 3.19	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según NSE (%), 2002	185
Gráfico 3.20	Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos	187

	según NSE (%), 1996	
Gráfico 3.21	Lima Metropolitana. Partición modal por ingreso de los hogares (%), 2004	211
Gráfico 3.22	Lima Metropolitana. Composición modal del propósito de viaje (%), 2004	211
Gráfico 4.1	Juan Pablo II. Estratos socioeconómicos de los hogares (%), 2003	229
Gráfico 4.2	Lima Metropolitana. Distribución de las funciones urbanas (por Conos)	263
Gráfico 5.1	Lima Metropolitana. Viajeros en transporte colectivo (%), 1990-2000	291
Gráfico 5.2	Lima Metropolitana. Longitud rutas del transporte colectivo, 2002 ⁽¹⁾	343
Gráfico 5.3	Lima Metropolitana. Frecuencias del transporte colectivo, 2002	347
Gráfico 5.4	Lima Metropolitana. Vehículos por ruta (%), 2002 ⁽¹⁾	347
Gráfico 5.5	Lima Metropolitana. Densidad del parque automotor de transporte colectivo (vehículos/1000 hab.), 2002	360
Gráfico 5.6	Lima Metropolitana. Edad media del parque automotor (en años), 2002	365
Gráfico 5.7	Juan Pablo II. Cobertura horaria del transporte colectivo, 2005	383

FOTOS

Foto 4.1	Juan Pablo II. Expansión marginal en zona de laderas. 2005	225
Foto 4.2	Juan Pablo II. Zona llana, 2005	230
Foto 4.3	Juan Pablo II. Zona laderas, 2005	230
Foto 4.4	Juan Pablo II. Vivienda provisional, 2006	233
Foto 4.5	Juan Pablo II. Vivienda incipiente, 2006	233
Foto 4.6	Juan Pablo II. Vivienda básica, 2006	234
Foto 4.7	Juan Pablo II. Vivienda consolidada, 2006	234
Foto 4.8	Juan Pablo II. Grado de consolidación de la vivienda. Llano y laderas. 2006	236
Foto 5.1	Lima Metropolitana. Ómnibus	299
Foto 5.2	Lima Metropolitana. Ómnibus	299
Foto 5.3	Lima Metropolitana. Microbus	299
Foto 5.4	Lima Metropolitana. Microbus	299
Foto 5.5	Lima Metropolitana. Camioneta rural	299
Foto 5.6	Lima Metropolitana. Bici-taxi	301
Foto 5.7	Lima Metropolitana. Bici-taxi	301
Foto 5.8	Lima Metropolitana. Moto-taxi	301
Foto 5.9	Lima Metropolitana. Moto-taxi	301
Foto 5.10	Lima Metropolitana. Taxi	301
Foto 5.11	Lima Metropolitana. Taxi	301
Foto 5.12	Lima Metropolitana. Colectivo	301
Foto 5.13	Lima Metropolitana. Colectivo	301
Foto 5.14	Juan Pablo II. Vehículo de la línea 45-B	371
Foto 5.15	Juan Pablo II. Vehículo de la línea 17	371
Foto 5.16	Juan Pablo II. Taxi colectivo "Picapiedra"	371
Foto 5.17	Juan Pablo II. Mototaxi	371

FIGURAS

Figura 1.1	Utilización conjunta de estrategias de obtención de la información	21
-------------------	--	----

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1 PRESENTACIÓN

La Tesis de Doctorado que bajo el título *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima* se expone en las páginas siguientes, pretende explorar en la relación de las variables movilidad, pobreza y exclusión social en un contexto de profunda segregación funcional y socioespacial.

Esta investigación se enmarca en una de las líneas de trabajo que se desarrollan en el marco del *Grupo de Estudios sobre Movilidad, Transporte y Territorio (GEMOTT)* del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona dirigido por la Dra. Carme Miralles-Guasch. El GEMOTT es un centro de investigación que trabaja alrededor de la movilidad de las personas desde una vertiente territorial, social y medioambiental. Las investigaciones que se llevan a cabo en su seno giran alrededor de varios ejes básicos entre los cuales destacan el análisis de los efectos que las dinámicas territoriales tienen sobre la movilidad, las consecuencias sociales en términos de cohesión-exclusión que supone la organización de los desplazamientos de una población en los diferentes sistemas y medios de transporte, las repercusiones de esta organización en clave de género y los efectos medioambientales de la movilidad.

La realización de esta Tesis de Doctorado ha suscitado en el autor nuevos y numerosos interrogantes. La voluntad de resolverlos supondrá, con toda seguridad, la elaboración de nuevos trabajos dirigidos a darles respuesta. En este sentido, la presentación de este trabajo no supone tanto la culminación como el inicio de una nueva etapa de investigación.

Finalmente señalar que la Tesis de Doctorado que aquí se presenta ha sido posible gracias al financiamiento recibido de la Generalitat de Catalunya a través de la Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris i de Recerca (AGAUR) mediante el otorgamiento de una Beca Predoctoral para la Formación de Personal Investigador (FI), al propio GEMOTT y al Grupo de Geografía Aplicada del Departamento de

Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona dirigido por el Dr. Antoni F. Tulla.

1.2 ORIGEN Y DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

No es fácil datar con cierto rigor el origen de una investigación quizás porque en realidad la investigación siempre empieza antes de que uno se haya dado cuenta de ello. De todas formas tampoco importa mucho. La elaboración de una Tesis Doctoral es parte de un proceso de investigación que no tiene un origen concreto ni un final determinado. En realidad se trata de la plasmación de un poso que se va depositando a lo largo de los años tanto dentro como fuera del ámbito académico.

Tampoco es fácil identificar cuales fueron los detonantes que dieron lugar a prestar interés en la temática objeto de esta Tesis de Doctorado. Probablemente fue la conjunción en el tiempo de varios factores: una sensibilidad social desarrollada a lo largo de muchos años, unos conocimientos teóricos adquiridos y trabajados en el marco de la academia y un viaje que supondría un punto de inflexión en la forma de ver las cosas.

Un ya lejano mes de Octubre de 1996 tomaba un avión hacia el continente latinoamericano. El objetivo, en palabras un poco pedantes, era conocer la realidad social, económica y política de América Latina desde América Latina. Casi un año y medio después de emprender este viaje regresaba a mi tierra natal dispuesto a retomar mis estudios de Geografía. Durante este tiempo había conocido algunas de las grandes ciudades del continente: Ciudad de México, Ciudad de Guatemala, La Habana, Bogotá, Quito y finalmente Lima, donde me quedé nueve meses. Más adelante, en otros viajes, también conocería Buenos Aires, Montevideo, São Paulo, Rio de Janeiro y La Paz. Cada una de ellas despertó en mí un interés especial. En cada una de ellas descubría aquellos aspectos que tanto Rosa Ascón como Laura Zumín me habían transmitido durante los primeros años de carrera. En cada una de ellas me topé de frente con la pobreza y con la extrema pobreza.

Poco después de regresar, la Dra. Carme Miralles, a quien ya había tenido como profesora y con la que compartí unos días en Quito, me propuso participar en una investigación sobre el transporte y la movilidad en la propia Universidad Autónoma de Barcelona. La participación en este estudio y en los que tuve la oportunidad de colaborar a partir de entonces en el marco del *Grupo de Estudios sobre Movilidad, Transporte y Territorio* (GEMOTT) generaron en mí un interés creciente sobre los aspectos relacionados con la movilidad de las personas.

El análisis de la movilidad y el transporte que realicé en el marco del GEMOTT en varios espacios del entorno metropolitano de Barcelona, a parte de incrementar mi conocimiento sobre esta materia, suscitaron en mí nuevos interrogantes. Los procesos que ocurrían en las ciudades que yo analizaba diferían sustancialmente de los ocurridos en las ciudades que yo había conocido en Latinoamérica. Mientras aquí buena parte de la población se desplazaba en automóvil, allí la mayoría lo hacía en transporte colectivo. Mientras aquí el transporte colectivo era de una altísima calidad, allí dejaba mucho que desear. Pero al mismo tiempo, mientras aquí su servicio quedaba muy restringido a unos espacios de la ciudad y solo durante algunas horas del día, allí llegaba a todos los rincones y a cualquier hora. Mientras aquí era necesario tener carné de conducir y coche propio para poder disfrutar plenamente de las oportunidades que ofrecía la ciudad, allí no hacía ninguna falta.

Ello llevó a preguntarme en que se diferenciaban estos dos grandes espacios urbanos, las ciudades latinoamericanas y las ciudades europeas, para que dichos procesos se manifestaran de formas tan diferenciadas. Asimismo, me pregunté qué deficiencias pero sobre todo qué eficiencias tenían cada uno de los modelos de transporte implantados a cada uno de los lados del Atlántico, planteándome qué opinión tenían los usuarios de ambos sistemas de transporte colectivo, si estaban satisfechos del servicio que prestaban y si éste les permitía disfrutar de las oportunidades que ofrecía la ciudad. Estos interrogantes debían conducirme a responder el principal cuestionamiento: si cada uno de estos modelos contribuía a

la cohesión social o, al contrario, fomentaba la exclusión y si, en definitiva, garantizaba su derecho de ciudadanía.

Fue así, con estos interrogantes sobre la mesa, que inicié una investigación el objetivo de la cual era dar luz a algunas de estas cuestiones. La primera fase de esta investigación sirvió fundamentalmente para conocer en profundidad el sistema de transporte colectivo de una de las ciudades que basaban su modelo de movilidad en dicho sistema: la ciudad de Lima. Ello obligó, asimismo, a realizar una inmersión en su sistema urbano para comprender, partiendo de la idea que existe una relación recíproca entre ambas variables, el sistema de transporte y el sistema urbano, qué elementos de este último influenciaban en el primero y viceversa.

Esta fase de la investigación, que se desarrolló a lo largo de dos años y que se estructuró fundamentalmente en base a una estadía realizada en el Departamento Académico de Ciencias Geográficas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) de la ciudad de Lima, culminó con la redacción de una Tesis de Maestría¹ titulada *El modelo de movilidad urbana basado en el transporte colectivo. El caso de Lima Metropolitana en el año 2002*. Este trabajo indagó en las variables territorial, social, económica y política que explican la constitución y la consolidación del sistema de transporte colectivo implantado en la ciudad así como en las eficiencias y las deficiencias que este sistema conlleva tanto para los propios usuarios del transporte colectivo como para el funcionamiento de la ciudad y para los ciudadanos en general.

Si la primera fase de la investigación abordó los aspectos relativos a la movilidad y el transporte, la segunda fase incorporó en el proceso de análisis las variables social y territorial. Se trataba de reflexionar acerca de la vinculación entre los procesos de exclusión social sufridos por la población que vive en situación de pobreza y el modelo de movilidad presente en la ciudad. Se trataba de indagar si tanto la organización territorial como el modelo de movilidad favorecían los

¹ Memoria de recerca.

procesos de integración y cohesión social o, al contrario, fomentaban la desigualdad y los procesos de exclusión.

Esta segunda fase se desarrolló en base a dos estadías, la primera realizada en el año 2003 en el Departamento Académico de Ciencias Geográficas de la UNMSM y la segunda desarrollada entre los años 2004 y 2005 en el Área de Transporte de la Sección de Ingeniería Civil de la Pontificia Universidad Católica del Perú dirigida por el Ing. Juan Carlos Dextre Quijandría. Estas estadías, junto con la visita a la ciudad que la Dra. Miralles realizó en el transcurso de la primera de ellas, permitieron al investigador definir el área de estudio, desarrollar el trabajo de campo necesario para obtener la información necesaria para realizar el análisis y nutrirse de los conocimientos y la experiencia de diversos profesionales y académicos que, como Pablo Vega-Centeno, habían abordado con anterioridad trabajos diversos que mantenían puntos de coincidencia con el que yo me estaba enfrentando. Esta segunda fase de la investigación culmina con la presentación de la Tesis Doctoral que aquí se presenta.

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN E INTERROGANTES PLANTEADOS

La pobreza puede ser considerada como un elemento que facilita la exclusión social. Pero no todas las dimensiones de la pobreza han sido estudiadas adecuadamente. Al lado del hambre, el empleo, la vivienda y los servicios de salud y educación, que han recibido la atención de muchos investigadores y formuladores de políticas públicas, la movilidad urbana y la oferta adecuada de los servicios de transporte colectivo raramente han sido estudiados en sus relaciones con la pobreza. Y mientras tanto, el acceso a las oportunidades de empleo, a los lugares de residencia y a los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales depende de las condiciones del transporte. En otras palabras, los problemas de movilidad pueden ser, con frecuencia, agravantes de la pobreza y, por ende, de la exclusión social.

En este sentido, el **propósito principal** de esta Tesis de Doctorado es analizar el impacto del sistema de transporte urbano de una ciudad en la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza. Se trata, fundamentalmente, de indagar sobre las relaciones que se establecen entre la pobreza y las pautas de movilidad de las personas que la sufren y de observar en que medida la oferta de servicio de transporte colectivo influye en los procesos de exclusión social de dicha población.

Para abordar este estudio se han planteado diversos interrogantes que han dado lugar a la definición de distintos objetivos que, a su vez, constituyen los ejes principales de esta Tesis Doctoral.

1. El **primero** de estos **objetivos** pretende indagar sobre las pautas de movilidad de las personas en situación de pobreza, sus características y las razones de dichos comportamientos.

Para abordar esta cuestión la investigación se plantea varios interrogantes:

- a) En primer lugar se pregunta en que medida para este sector de la población *la movilidad es un elemento articulador de su vida cotidiana*. En este sentido, se cuestiona como integran la movilidad a su vida diaria, qué motivos los llevan a desplazarse, qué medios de transporte utilizan, con qué frecuencia los usan y qué características tienen estos desplazamientos. Asimismo, se pregunta si para ellos la movilidad es una necesidad y en qué medida estructura su vida cotidiana.
- b) En segundo lugar se pregunta cuales son sus *espacios de vida cotidiana*. Se trata de conocer cuales son los lugares donde las personas en situación de pobreza desarrollan sus actividades cotidianas distinguiendo entre las que se desarrollan en el espacio local y las que se realizan fuera de éste buscando las razones de carácter territorial derivadas de las lógicas funcionales de organización de la ciudad que permitan explicar el uso de los diferentes espacios urbanos.

- c) Un tercer elemento que se plantea es la *articulación de la ciudad popular al resto del territorio metropolitano*. Asumiendo que las pautas de movilidad de los sectores de bajos recursos dependerán en buena medida de las relaciones que se establezcan entre los distintos espacios donde desarrolla su vida cotidiana, se pregunta sobre los vínculos y las relaciones que se establecen entre estos espacios, la dinámica y la intensidad de estas relaciones, y el peso de cada uno de estos dos grandes espacios en tanto que generadores y/o atractores de desplazamientos.
 - d) El planteamiento de esta cuestión lleva, finalmente, a preguntarse cuál es la *organización funcional del espacio metropolitano*, cómo es su estructura urbana y dónde se localizan las diversas funciones y actividades. Para ello se pregunta sobre la distribución de las funciones urbanas en el territorio metropolitano así como sobre sus niveles tanto de complejidad como de segregación funcional todo ello atendiendo especialmente a las dinámicas de localización funcional recientes.
2. El **segundo objetivo** trata de analizar en que medida el sistema de transporte colectivo urbano de una ciudad actúa como uno de los factores condicionantes de los procesos de cohesión o exclusión social de las personas pobres que viven en ella.

Para abordar esta cuestión la investigación se plantea dos interrogantes:

- a) El primero de ellos hace referencia a la *eficiencia social del transporte colectivo*. Se trata de indagar en que medida el transporte colectivo satisface las necesidades de desplazamiento de las personas en situación de pobreza.

Para resolver este interrogante se pregunta que nivel de eficiencia tienen los distintos elementos que definen este parámetro en un sistema de transporte colectivo. En este sentido, deberá analizarse si las rutas que operan en la

ciudad conectan los espacios residenciales de la población en situación de pobreza con los lugares donde estas personas desarrollan sus actividades cotidianas, si los horarios de prestación del servicio se adecuan a las necesidades de las personas que residen en los barrios populares y si la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo es la adecuada a las necesidades de esta población.

Este análisis “objetivo” de la eficiencia social del transporte colectivo, sin embargo, puede no coincidir con la de las personas sujeto de estudio. Por ello paralelamente se pregunta qué percepción tienen estas personas sobre la eficiencia del transporte colectivo urbano indagando en que medida éste les permite satisfacer sus necesidades cotidianas.

- b) El segundo de los interrogantes que se plantea para analizar en que medida *el sistema de transporte colectivo urbano actúa como factor condicionante de los procesos de cohesión o exclusión social* es si existe algún elemento que pueda suponer una limitación a este papel cohesionador que puede jugar el transporte colectivo.

Para ello se pregunta si la situación de pobreza en la que se encuentran estas personas puede condicionar su uso del transporte colectivo indagando si la falta de recursos puede significar una restricción de sus posibilidades de desplazarse. Una vez resuelto este interrogante se pregunta qué problemas puede suponer una restricción del uso del transporte colectivo urbano para una persona en situación de pobreza que vive alejada de los servicios y las oportunidades que ofrece la ciudad. Finalmente, la investigación se pregunta si ante esta eventual situación de restricción de la movilidad las personas en situación de pobreza buscan alguna estrategia para tratar de minimizar sus consecuencias.

La definición de estos objetivos y de los interrogantes a los que se pretende dar respuesta guiará la investigación a realizar, trazando el desarrollo de ésta y

definiendo la metodología más adecuada para conseguir el propósito que esta Tesis Doctoral se plantea.

1.4 HIPÓTESIS DE TRABAJO

A partir de los objetivos y los interrogantes planteados en el apartado anterior el desarrollo de esta Tesis Doctoral se realizará en base a una hipótesis general que a su vez dará lugar a varias hipótesis específicas. Estas hipótesis, que tienen más un carácter exploratorio que confirmatorio², se validarán a partir del estudio de un caso específico: el asentamiento Juan Pablo II de la ciudad de Lima, Perú.

La **hipótesis general** afirma que el sistema de transporte colectivo urbano de una ciudad tiene una fuerte influencia en la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza condicionando en gran medida los procesos de exclusión o integración social de esta población.

Esta hipótesis quiere explorar la importancia que tiene el transporte colectivo para los sectores más desfavorecidos de la población en tanto que éste es el único medio de transporte que les puede permitir el acceso a los espacios de la ciudad donde se encuentran las oportunidades contribuyendo a su integración en las dinámicas de la ciudad, a la disminución de su grado de exclusión y al aumento general de la cohesión social.

Para validar esta hipótesis es necesario formular otras hipótesis más específicas, algunas de las cuales se desarrollan en subhipótesis.

1. La **primera hipótesis** sostiene que en un contexto en el que la segregación de la mayor parte de la población en situación de pobreza en las periferias de la ciudad y la concentración de la mayor parte de las funciones y actividades urbanas que ésta requiere en el centro de ésta, *la movilidad deviene un*

² Véase 1.6 Metodología.

importante elemento articulador de la vida cotidiana de los pobres en tanto que les posibilita el aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la ciudad.

- a) Existe una vinculación muy estrecha entre el centro metropolitano y el resto de la urbe. Esta vinculación no se da en condiciones de igualdad sino de dependencia: *la ciudad popular depende en buena medida del área central de la metrópoli, del espacio donde se desarrollan la mayor parte de las actividades de la ciudad.*
 - b) *Los habitantes de la ciudad popular necesitan desplazarse a los espacios centrales de la metrópoli para acceder a aquellos servicios y oportunidades que requieren para desarrollar su vida cotidiana.*
2. La **segunda hipótesis** afirma que *las personas en situación de pobreza desarrollan pautas de movilidad específicas altamente dependientes del transporte colectivo.*
 3. La **tercera hipótesis** sostiene que *el sistema de transporte colectivo presente en la ciudad objeto de estudio tiene importantes elementos de eficiencia social en tanto que cubre la mayor parte del territorio metropolitano, opera con una elevada amplitud horaria y presta su servicio con un elevado nivel de frecuencia facilitando el acceso de la población de escasos recursos a los lugares donde se encuentran las oportunidades que les ofrece la ciudad.*
 4. La **cuarta hipótesis** señala que *las posibilidades de desplazamiento dependen también, en buena medida, de la capacidad que se tenga de sufragar los gastos en transporte.* Si bien la oferta de transporte colectivo facilita el acceso de los sectores populares a los espacios de la ciudad donde se encuentran las oportunidades, el elevado coste que supone su utilización cotidiana limita a dichos grupos sociales el uso de éste dificultando o impidiendo el desarrollo de sus actividades cotidianas e inhibiendo el papel de inclusor y cohesionador social que dicho sistema de transporte puede tener.

- a) En la mayor parte de los hogares en situación de pobreza las rentas de que disponen son insuficientes para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los distintos miembros de la familia hecho que conlleva una *restricción de la movilidad de este grupo social*.
- b) Esta restricción de la movilidad puede significar una seria *limitación* a sus posibilidades de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad y, con ello, *a la oportunidad de salir de la situación de pobreza y exclusión social* en la que se encuentran.
- c) La importancia que supone el transporte colectivo como elemento de inclusión social hace que las personas en situación de pobreza utilicen cotidiana o esporádicamente diferentes *estrategias para reducir sus costes de desplazamiento*.

Como se indicó al principio de este apartado la validación de este conjunto de hipótesis se llevará a cabo en un barrio popular de la ciudad de Lima. Su localización en un área periférica de la ciudad, la ausencia de infraestructuras, servicios y oportunidades en el propio barrio y la presencia de un importante volumen de personas en situación de pobreza deben permitir enfrentar esta investigación en base a los objetivos y las hipótesis planteadas con ciertas garantías de éxito.

1.5 ESTRUCTURA DEL TRABAJO

De acuerdo con los objetivos y las hipótesis planteadas esta investigación se estructura en ocho capítulos. El primero de ellos es esta introducción (**1. Introducción**) en la que se exponen los orígenes y el desarrollo de la investigación, los objetivos y los interrogantes planteados, las hipótesis de trabajo, la metodología utilizada y una breve introducción al área de estudio.

El segundo capítulo (**2. Movilidad, territorio, pobreza y exclusión social: relaciones e interdependencias en las ciudades latinoamericanas**) comprende la parte teórica de la investigación. En este capítulo se han construido las bases teóricas y conceptuales de la Tesis Doctoral. En él se analizan las relaciones entre la pobreza, la exclusión social, la movilidad y el territorio urbano en el contexto latinoamericano. Sobre estas bases se desarrollará el análisis que ha dado lugar al resto de capítulos de este trabajo.

En el tercer capítulo (**3. Territorio y pobreza: la ciudad popular**) se identifica lo que llamaremos la ciudad popular en el marco de la metrópoli limeña. Después de realizar una exploración sobre la magnitud de la pobreza en la ciudad se hace un análisis espacial de la ubicación de ésta. A continuación se realiza una inmersión en la dinámica de las barriadas y finalmente se aborda la organización funcional y la articulación de la ciudad popular al entorno metropolitano.

El cuarto capítulo (**4. Juan Pablo II: organización funcional y articulación territorial de un asentamiento popular**) aborda la articulación territorial de Juan Pablo II en el contexto distrital y metropolitano. Partiendo de la observación de la escasez de actividades urbanas con las que cuenta el asentamiento, se analizan las relaciones que éste mantiene con el resto de la metrópoli y la función que desarrolla en la organización funcional de la gran Lima.

El capítulo quinto (**5. El servicio de transporte colectivo metropolitano**) analiza uno de los principales objetos de estudio de este trabajo: el transporte colectivo. Partiendo de datos “objetivos” referentes a la oferta de este servicio se realiza una valoración de su nivel de eficiencia basándose fundamentalmente en su capacidad de conectar los distintos espacios de vida de la población analizada y de dar un servicio apropiado a sus necesidades en términos de amplitud horaria y de frecuencia de paso. Asimismo, se realiza un análisis de esta eficiencia en el espacio objeto de estudio.

En base a una investigación de carácter cualitativo, el capítulo sexto (**6. La movilidad como articuladora de la vida cotidiana**) hace un análisis de las pautas de movilidad de los habitantes de la zona estudiada definiendo los motivos de desplazamiento, los lugares de destino y las características de los viajes entre otros.

El séptimo capítulo (**7. El transporte colectivo urbano como condicionador de los procesos de cohesión y exclusión social**), realizado también en base a un trabajo cualitativo, analiza por un lado la percepción que los usuarios del transporte colectivo tienen de éste en términos de eficiencia social y de instrumento de cohesión social, las restricciones a la movilidad que supone disponer de pocas rentas y las consecuencias que de ello se derivan, y las estrategias que las personas en situación de pobreza desarrollan para poder seguir desplazándose por la ciudad en busca de las oportunidades que requieren para su sobre vivencia.

La presente Tesis Doctoral concluye con un capítulo de conclusiones (**8. Conclusiones y consideraciones finales**) donde, por un lado, se exponen los resultados de la investigación y se validan, o no, las hipótesis formuladas al inicio de este trabajo y, por otro, se realizan algunas consideraciones y reflexiones surgidas a tenor de la propia investigación.

La tesis se completa con un apartado dedicado a la **Bibliografía** y unos **Anexos** en los que se muestran varios de los materiales, datos y otros elementos generados a lo largo de la investigación: entrevistas exploratorias, entrevistas en profundidad, conteos de frecuencia, etc. Asimismo, incluye un Anexo fotográfico en el que se muestran imágenes diversas del área de estudio. Dichos Anexos se presentan en formato digital en un CD adjunto.

1.6 METODOLOGÍA

La elección de la metodología de análisis se erige como uno de los principales retos al encarar una investigación. De su acierto dependerá en buena parte el éxito del

trabajo realizado. Asimismo, de su aplicación dependerá en buena medida que se alcancen los objetivos establecidos. Para el desarrollo de esta Tesis doctoral se ha optado, fundamentalmente, por técnicas de carácter cualitativo. Su enfoque más exploratorio que confirmatorio así lo ha sugerido. En las próximas páginas se exponen las diferentes técnicas usadas para el desarrollo de esta investigación. Su aplicación responde, como se expondrá más adelante, a la voluntad de establecer una complicitad entre ellas de tal forma que, si bien cada una responde a un objetivo específico, la finalidad última de su aplicación es la complementariedad. Antes de realizar esta exposición de las técnicas empleadas, de todos modos y para justificar su idoneidad, se realiza una breve discusión sobre su pertinencia y su oportunidad.

1.6.1 Métodos, técnicas y fases de la investigación

Tal como señalan Taylor y Bogdan (1994) en su ya clásica obra *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*, “el término *metodología* designa el modo en que enfocamos los problemas y buscamos las respuestas” aplicándose a la forma de realizar las investigaciones. Los supuestos, los intereses y los propósitos de una investigación llevarán al investigador a elegir una u otra metodología.

En las ciencias sociales han prevalecido dos perspectivas teóricas principales. La primera de ellas, el *positivismo*, busca los hechos o causas de los fenómenos sociales con independencia de los estados subjetivos de los individuos. La segunda perspectiva, la *fenomenológica*, quiere entender los fenómenos sociales desde la perspectiva del actor. Dado que esta Tesis Doctoral tiene por objetivo comprender en profundidad los motivos personales que están detrás de las acciones de los individuos, lo que Max Weber (1968) denomina *verstegen*, el autor de esta investigación ha tomado la decisión de abordarla desde una perspectiva fenomenológica y, por ello, con métodos de investigación de carácter cualitativo.

La investigación cualitativa es inductiva. Por ello este trabajo no evalúa modelos, hipótesis o teorías preconcebidas mediante la recolección de datos sino que

desarrolla conceptos, intelecciones y comprensiones partiendo de los datos recogidos en el escenario objeto de estudio.

La elección de este método ha significado la elaboración de un diseño de investigación flexible. Ello ha supuesto que el estudio se iniciara con interrogantes, objetivos e hipótesis solo vagamente formulados los que, a su vez, se fueron concretando a lo largo de la investigación. Dicha concreción solo se llevó a cabo después de un largo período de observación exploratoria y finalizada una primera fase de investigación documental. En este sentido, los interrogantes, objetivos e hipótesis presentadas en el tercer y cuarto apartados de este capítulo³ corresponden a esta fase de concreción. De todas formas, y especialmente por lo que se refiere a las hipótesis, éstas mantienen esencialmente un carácter exploratorio huyendo del predeterminismo de los estudios deductivos en los que éstas tienen un marcado carácter confirmatorio y permitiendo una importante flexibilidad.

Como corresponde a un trabajo de carácter inductivo realizado con métodos de investigación cualitativos, el autor de esta investigación ha considerado el escenario y las personas que se desenvuelven en él desde una perspectiva holística, huyendo de la reducción de estos elementos a meras variables independientes y considerándolos como un todo. En este sentido, y partiendo de la idea que son sus interpretaciones y definiciones de la situación lo que determina sus acciones y no normas, valores, roles o metas, el investigador ha tratado de comprender a las personas y su comportamiento dentro del marco de referencia de ellas mismas enmarcándolos en su contexto social, económico, político, cultural y territorial pasado y presente.

En este sentido, el uso de metodologías de investigación cualitativas ha permitido al autor una comprensión detallada de los puntos de vista de las personas objeto de estudio entendiendo que todas las perspectivas son igualmente valiosas y buscando “dar voz a personas que raramente son escuchadas” (Lewis, 1965). Tal como señalan Taylor y Bogdan (1994), “observando a las personas en su vida cotidiana,

³ Véase 1.3 Objetivos de la investigación e interrogantes planteadas y 1.4 Hipótesis de trabajo.

escuchándolas hablar sobre lo que tienen en mente, y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo de la vida social, no filtrado por conceptos, definiciones operacionales y escalas clasificatorias”.

Para desarrollar esta investigación el autor de esta Tesis Doctoral ha debido realizar un esfuerzo para apartar sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones con el objetivo de influir lo mínimo posible en los resultados obtenidos. Asimismo, siendo consciente de los efectos que el investigador pudiera causar sobre las personas objeto de estudio, se ha intentado controlarlos y reducirlos a la mínima expresión teniendo en cuenta las posibles influencias al interpretar los datos recogidos.

La investigación llevada a cabo para la formulación de esta Tesis Doctoral se ha basado tanto en la recopilación de datos primarios como secundarios. Con los primeros se ha obtenido información directamente de la realidad mientras que con los segundos se ha obtenido información recopilada y procesada por otros investigadores.

Para la recopilación de datos se han utilizado diversas técnicas de investigación: la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental.

La primera de ellas, la observación científica, es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno que se quiere estudiar tomando la información que se crea relevante y registrándola para su posterior análisis. Se trata de percibir activamente la realidad exterior con el propósito de obtener los datos que previamente han sido definidos de interés para la investigación (Ruiz Olabuénaga, 1996; Alonso, 1998).

La observación científica puede ser directa, esto es, mediante técnicas donde el investigador se aproxima personalmente a la realidad, o indirecta, donde la

aproximación se realiza a través de información recopilada por otros investigadores⁴. Asimismo, la observación puede llevarse a cabo en el escenario habitual donde se desarrolla la actividad cotidiana de los individuos objeto de estudio, llamada observación de campo, o bien realizarse en un “laboratorio”, esto es, fuera del lugar donde ocurren los hechos, en un espacio explícitamente habilitado para la observación. Igualmente, la investigación puede llevarse a cabo de una forma individual o colectiva; en el primer caso la investigación es llevada a término por una sola persona mientras que en el segundo la investigación se lleva a cabo por varias personas que integran un equipo o grupo de trabajo. El desarrollo de la observación de esta Tesis Doctoral se ha realizado mediante técnicas tanto de carácter directo como indirecto, en el campo y de forma individual.

Finalmente señalar que en el trabajo que aquí se presenta la observación científica se ha desarrollado mediante dos técnicas fundamentales: la observación exploratoria, también llamada pasiva, y la observación activa, utilizando técnicas tanto de observación participante como de observación no participante⁵.

La segunda de las técnicas de investigación utilizadas, la entrevista de investigación social, es una técnica en la que se establece una interacción entre dos personas una de las cuales, el investigador, formula determinadas preguntas relativas al tema de investigación mientras que la otra, el investigado, proporciona verbalmente o por escrito la información que le es solicitada. Mediante esta técnica se obtiene información de primera mano sobre los hechos o fenómenos objeto de investigación (Taylor & Bogdan, 1994; Valles, 1997).

La realización de las entrevistas de investigación social se ha desarrollado mediante tres técnicas diferenciadas: entrevistas exploratorias, entrevistas en profundidad y

⁴ La observación indirecta, conocida también como investigación documental, tiene un cuerpo metodológico específico por lo que en esta Tesis Doctoral va a ser tratada separadamente.

⁵ El desarrollo de la investigación con cada una de estas técnicas se relata con más profundidad en los apartados 1.6.3 y 1.6.4 de este mismo capítulo.

entrevistas o conversaciones informales⁶. Cada una de estas técnicas ha aportado información diversa y complementaria que ha permitido ahondar en el conocimiento del objeto de estudio de esta Tesis Doctoral

La tercera y última técnica utilizada, la investigación documental, conocida también como observación indirecta, consiste en la revisión de aquellos documentos escritos, audiovisuales o de otra índole que permitan al investigador obtener información recopilada, procesada y sistematizada por otros investigadores que pueda ser útil a los fines de la investigación (Del Rincón et al., 1995). Para la realización de esta investigación esta técnica se ha basado fundamentalmente en la revisión de libros, publicaciones diarias y periódicas, series estadísticas, informes técnicos, estudios académicos y documentos oficiales de las administraciones públicas⁷.

Para obtener una información exhaustiva, variada y fiable se han utilizado conjuntamente las diferentes técnicas de recogida de datos ahora mencionadas. Ello ha permitido a la investigación protegerse de las tendencias e ideas predeterminadas del investigador y de confrontar y someter a control recíproco relatos de diferentes informantes. Esta estrategia, a la que algunos autores han llamado *triangulación* (Taylor & Bogdan, 1994), también ha permitido obtener una comprensión más profunda y clara del escenario y de las personas estudiadas. En este sentido, tal como muestra la Figura 1.1, el investigador ha utilizado las diversas técnicas señaladas, la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental, de forma coordinada y complementaria aproximándose progresivamente a la realidad social objeto de investigación

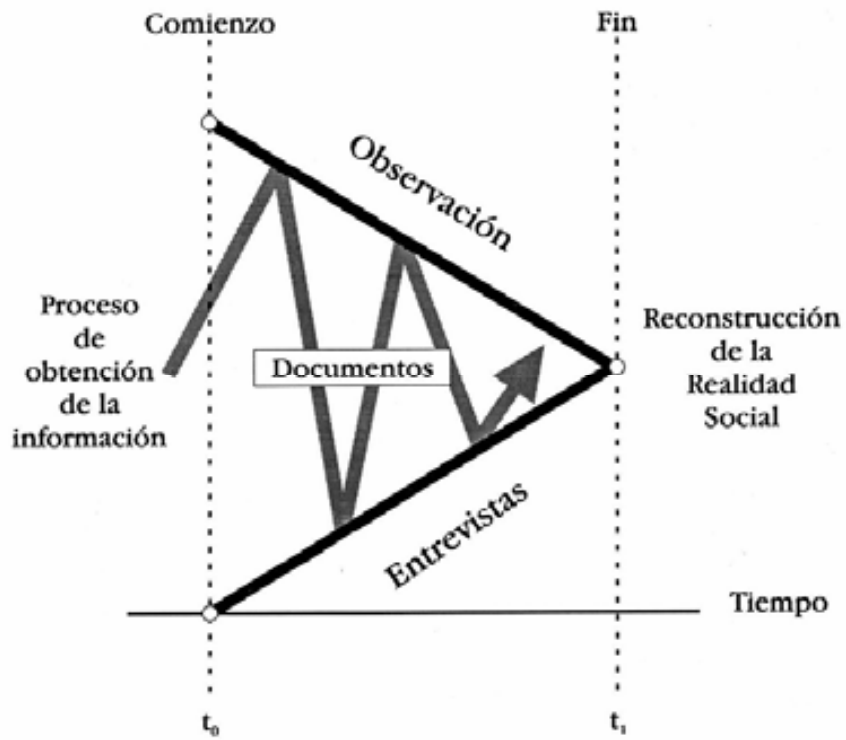
El desarrollo de la investigación se desarrolló en base a tres grandes fases de trabajo. En la primera de ellas el objetivo principal fue conocer el territorio metropolitano de Lima y la oferta de transporte colectivo que da servicio a sus ciudadanos. El objetivo de la segunda fase fue analizar las pautas de movilidad de

⁶ El desarrollo de la investigación con cada una de estas técnicas se relata con más profundidad en los apartados 1.6.5, 1.6.6 y 1.6.7 de este mismo capítulo.

⁷ El desarrollo de la investigación con esta técnica se relata con más profundidad en el apartado 1.6.2 de este mismo capítulo.

Figura 1.1

Utilización conjunta de estrategias de obtención de la información



Fuente: Del Rincón et al., 1995 ¹

¹ Adaptado de Werner & Schoepfle, 1987.

la población en situación de pobreza. Y la tercera de las fases tuvo como objeto analizar las relaciones que se establecen entre las variables estudiadas: la movilidad, el territorio, la pobreza y la exclusión social.

Cada una de las fases de investigación se desarrolló mediante la utilización de diversas de las técnicas metodológicas citadas en los párrafos anteriores. Con la investigación documental se obtuvo una primera aproximación a la temática objeto de estudio; la observación exploratoria permitió conocer de primera mano los principales ítems identificados en la etapa de documentación; con la observación no participante se corroboraron o desmintieron algunas de las hipótesis desarrolladas en las etapas anteriores; las entrevistas exploratorias permitieron conocer detalles de los objetos de investigación que no habían aparecido con las otras técnicas utilizadas; la observación participante y las entrevistas en profundidad permitieron conocer en profundidad las percepciones de las personas estudiadas; finalmente, las entrevistas informales fueron utilizadas bien para contrastar informaciones obtenidas mediante las otras técnicas, bien para identificar nuevos elementos de interés para la investigación.

Todas estas técnicas se desarrollaron paralelamente retroalimentándose constantemente permitiendo no solo la obtención de información, objeto final de la aplicación de dichos instrumentos metodológicos, sino, y especialmente, permitiendo un control de la veracidad de esta información.

Para el desarrollo de la investigación se realizaron tres estadías en el territorio objeto de estudio. La primera de ellas se llevó a cabo entre los meses de Abril y Junio de 2002 en el Departamento Académico de Ciencias Geográficas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de la ciudad de Lima. Durante esta estadía se desarrolló una intensa investigación documental, se realizaron diversas entrevistas exploratorias a expertos, se realizó una intensa actividad de observación exploratoria y se mantuvieron conversaciones informales con diversos actores relacionados con el transporte y el territorio metropolitanos.

La segunda estadía se llevó a término entre los meses de Mayo y Agosto del año 2003 en el mismo centro de investigación que en la estadía realizada el año anterior. Durante esta estadía se completó la investigación documental iniciada en la estadía anterior, se desarrolló un intenso trabajo de observación no participante, se realizaron nuevas entrevistas exploratorias y se mantuvieron diversas conversaciones informales. Todo ello permitió dar por finalizada la primera fase de investigación. Durante esta estadía también se desarrollaron los trabajos iniciales de la segunda fase de investigación. Así, se realizaron algunas entrevistas exploratorias a agentes sociales y se desarrolló una primera etapa de observación exploratoria que sería completada en la estadía posterior.

La tercera y última estadía tuvo lugar entre los meses de Agosto y Diciembre del año 2004. Ésta se desarrolló en el Área de Transporte de la Sección de Ingeniería Civil del Departamento de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú sita en la ciudad de Lima. Durante esta estadía se desarrolló el grueso de la segunda fase de investigación. Así, se realizó una intensa investigación documental, se terminó el trabajo de observación exploratoria iniciado en la estadía anterior, se realizaron trabajos de observación participante y no participante, se realizaron nuevas entrevistas exploratorias, se desarrollaron todas las entrevistas en profundidad y tuvieron también lugar diversas conversaciones de carácter informal.

1.6.2 Investigación documental

Una estrategia básica de investigación consiste en revisar fuentes bibliográficas en busca de la información que otros autores han reunido concerniente al objeto de estudio. La revisión documental de investigaciones teóricas y empíricas sobre el tema concreto de estudio (y otros similares) figura en los preliminares de cualquier investigación en tanto que proporciona una síntesis del conocimiento existente sobre un tema específico, contribuye a familiarizarse con el tema de estudio, sus antecedentes y la metodología ya ensayada, y permite estructurar las ideas originarias del estudio en un diseño de investigación concreto señalando los aspectos a tratar, los sujetos a analizar y las estrategias y técnicas de recogida de

datos y de análisis a aplicar tras los resultados y experiencia adquirida en indagaciones precedentes. En este sentido, la revisión documental, realizada adecuadamente y con corrección, ayuda a concretar la selección del problema y a situar los resultados del estudio en un contexto específico. Tal como señalan Del Rincón, Arnal, Latorre y Sans (1995), sin la revisión documental sería difícil construir un cuerpo de conocimientos sobre cualquier cuestión.

Por todo ello una de las primeras tareas realizadas en el marco de la elaboración de esta Tesis doctoral ha sido una revisión exhaustiva de todos aquellos trabajos teóricos o empíricos que pudieran aportar conocimientos útiles para el desarrollo de esta investigación. Por ello, en primer lugar se definió la clase de documentos que podían ser susceptibles de ser consultados y, en segundo término, las estrategias de acceso a la documentación que debían desarrollarse para acceder a ella.

Para el desarrollo de la investigación documental se consideró necesario consultar los siguientes tipos de documentos:

- Documentos publicados por organismos públicos y privados
- Documentos no publicados elaborados por organismos públicos y privados
- Datos estadísticos publicados por organismos públicos y privados
- Datos estadísticos no publicados elaborados por organismos públicos y privados
- Investigaciones publicadas en libros y revistas
- Investigaciones no publicadas
- Documentos cartográficos publicados o no

La práctica inexistencia de investigaciones similares a la que plantea esta Tesis Doctoral hizo sospechar desde un principio, hecho que se corroboró a lo largo del desarrollo de este trabajo, que el material documental que podía ser útil para plantear y desarrollar este estudio estaría muy disperso. Por ello, la búsqueda bibliográfica se organizó en tres direcciones distintas complementarias entre si.

La primera de ellas consistió en realizar una **búsqueda sistemática** de información bibliográfica en bases de datos y catálogos informatizados, en centros de documentación especializados y en organismos e instituciones públicos y privados. Para ello, en primer lugar, se revisaron diferentes *index, abstracts y reviews* tales como *FRANCIS, Humanities Full Text, ISI Web of Knowledge, Library and Information Science Abstracts (LISA), Serials Directory, Social Science Index, Sociological Abstracts, Sociological Reviews y The Social Sciences Citation Index (SSCI)*.

En segundo lugar se visitaron diversos centros de documentación especializados en algunas de las materias objeto de estudio como la Biblioteca de Arquitectura de la Universidad Ricardo Palma, la Biblioteca de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, la Biblioteca del Colegio de Arquitectos del Perú, la Biblioteca del Congreso César Vallejo, la Biblioteca Digital del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la Biblioteca del Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), la Biblioteca María Rostworowski del Instituto de Estudios Peruanos (IEP), la Biblioteca Municipal de Lima, la Biblioteca Nacional del Perú, el Centro de Documentación y Banco de Datos (CEDOC) del Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo – DESCO y el Centro de Documentación de Ciencias Sociales (CEDOC) de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Finalmente, se obtuvieron los documentos publicados por instituciones y organismos públicos y privados peruanos y de otros países latinoamericanos tales como la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema de Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE), el Centro de Investigación Social y Educación Popular Alternativa, el Congreso de la Nación, el Instituto Libertad y Democracia, el Instituto Metropolitano de Planificación de Lima, el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, la Municipalidad del Callao, la Municipalidad de Lima, la Municipalidad de San Juan de Lurigancho, la Fundación Ciudad (Argentina), la Fundación Ciudad Humana (Colombia) y el *Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (ITRANS)* (Brasil).

Con esta metodología de búsqueda se accedió a la mayor parte de los documentos, investigaciones y datos estadísticos publicados citados en esta Tesis doctoral. Buena parte de las consultas realizadas mediante esta estrategia de búsqueda de información bibliográfica se realizaron a través de sistemas informatizados. Ello permitió realizar una búsqueda selectiva mediante la identificación de referencias con dos o más descriptores utilizando terminología específica, actualizada y controlada, buscar paralelamente en múltiples bases de datos y ceñir el rastreo bibliográfico a unos períodos temporales determinados en función de la temática de los documentos a localizar.

La segunda dirección que tomó el proceso de localización y revisión bibliográfica consistió en la realización de una **búsqueda asistémica**, esto es, sin una sistematización de la búsqueda. Se trata de dejar que la búsqueda de documentos transcurra por derroteros no siempre previstos y que vaya surgiendo al tiempo que la investigación avanza y va tomando cuerpo. En este sentido, el contacto con investigadores afines a las temáticas de estudio de esta Tesis, la realización de entrevistas exploratorias a expertos en la materia⁸, el surgimiento de conversaciones informales imprevistas con personas conocedoras de alguno de los temas abordados por este estudio⁹ y el establecimiento de relaciones con cargos de responsabilidad de diversas organizaciones e instituciones públicas y privadas permitieron localizar un importante volumen de documentación de gran relevancia para la elaboración de esta investigación.

Con esta metodología de búsqueda se accedió fundamentalmente a documentos no publicados tales como informes internos, datos estadísticos en bruto, trabajos de investigación, resultados de talleres y seminarios, etc., si bien también se localizaron documentos publicados que no habían sido localizados en la fase de búsqueda sistemática. A su vez, esta técnica de búsqueda permitió localizar documentos gráficos tales como planos o fotografías aéreas que han resultado de gran utilidad para el desarrollo de esta investigación.

⁸ Véase 1.6.5 Entrevistas exploratorias.

⁹ Véase 1.6.7 Entrevistas o conversaciones informales.

Finalmente, el proceso de localización de material documental útil para la realización de esta investigación concluyó con la realización de una **búsqueda derivada**. Una vez localizados los estudios de interés para la investigación (artículos, libros, informes...) se localizaron nuevas referencias bibliográficas mediante las bibliografías adjuntas de los documentos consultados. Ello permitió localizar material de interés para esta Tesis Doctoral que no había sido localizado con los dos sistemas de búsqueda ahora citados. A su vez, esta estrategia de búsqueda permitió identificar los documentos más citados por los diversos autores lo que fue de gran utilidad para reconocer los trabajos más valorados de cada una de las temáticas objeto de estudio de esta Tesis.

Con esta metodología de búsqueda se accedió a materiales de diversa tipología desde documentos y datos estadísticos publicados o no por organismos públicos y privados hasta investigaciones llevadas a cabo por diversos autores o centros de investigación algunas publicadas en libros y revistas y otras todavía no publicadas.

La revisión y el análisis de documentos presenta indudables ventajas. En primer lugar precisa menos tiempo y recursos (humanos y económicos) que la investigación con datos primarios. Asimismo, facilita el acceso a un mayor volumen de información (procedente de amplias y diversas muestras), difícil de alcanzar mediante una investigación primaria. A su vez, permite cubrir amplios períodos de tiempo proporcionando información retrospectiva que no puede ser observada debido a que los hechos se produjeron en el pasado. Finalmente, ayuda al diseño y realización de un estudio, desde los inicios de un proyecto de investigación (la formulación del problema, las cuestiones a plantear, las hipótesis a comprobar...) hasta su conclusión (la interpretación de los resultados).

Sin embargo, esta metodología de investigación también presenta numerosos inconvenientes. Entre ellos cabe citar la falta de control y/o conocimiento del proceso de obtención y registro originario de la información limitando la evaluación de la calidad de los datos y su interpretación. También es común que las

definiciones y categorías empleadas en los diversos documentos consultados no se ajusten a los empleados en la propia investigación lo que puede inducir al error en la interpretación de la información de los datos procedentes de fuentes secundarias. Asimismo también es posible la inducción al error debido a la buena apariencia con que los datos son presentados. Otro inconveniente es que los hechos recogidos en un documento nunca aparecen en estado “puro” en tanto que siempre pasan por el “tamiz” de quien los ha registrado. Finalmente, puede ser que los documentos se basen en muestras no representativas e incluso que éstos presenten sesgos importantes e incluso falsedades.

Por todo ello, además de por la falta de buena parte de la información necesaria para el desarrollo de esta investigación, esta Tesis doctoral ha complementado la investigación documental con otras técnicas de análisis planteando una investigación multimétodo donde las carencias de una técnica sean suplidas por las ventajas que ofrecen las demás. En este sentido, la investigación documental presentada en este apartado debe considerarse siempre como complemento a la información recabada mediante las otras estrategias de investigación empleadas en este estudio.

1.6.3 Observación exploratoria

La observación es el proceso de contemplar sistemática y detenidamente como se desarrolla la vida social, sin manipularla ni modificarla, tal cual ella discurre por sí misma (Ruiz Olabuénaga, 1996). Esta metodología de estudio puede devenir una importante herramienta en una investigación social en tanto que proporciona información primaria difícil de recabar con otras técnicas de investigación.

Para que la observación se desarrolle con la máxima eficiencia posible es necesario que ésta sea planeada adecuadamente definiendo el problema de estudio, delimitando sus objetivos y trabajando sobre hipótesis concretas. Ello hace necesaria una primera fase de observación, la observación exploratoria, que debe permitir plantear con precisión los interrogantes objeto de la investigación, acotar

adecuadamente los objetivos de ésta, establecer las hipótesis de trabajo y fijar la metodología de análisis más idónea para desarrollar la investigación.

La observación exploratoria, así, se caracteriza por tener únicamente algunas ideas vagas sobre el tema de estudio la mayor parte de las cuales procedentes de una primera fase de revisión documental. Ello hace que no se tenga definido el problema, que se carezca de objetivos concretos y que todavía no estén definidas las hipótesis de trabajo. Se trata de una metodología de carácter asistemático o casual pero que tiene una gran importancia en la investigación. Asimismo, para que pueda cumplir eficazmente sus objetivos, la observación exploratoria debe realizarse durante un período suficientemente prolongado siendo aconsejable en muchos casos que ésta abarque un tercio del período total destinado al estudio.

Para el desarrollo de esta Tesis Doctoral se realizaron dos fases de observación exploratoria correspondientes, a su vez, con las dos fases de trabajo de campo indicadas en el apartado 1.6.1 de este capítulo¹⁰. En la primera de las fases se desarrollaron observaciones relativas al territorio metropolitano de Lima y la oferta de transporte colectivo que da servicio a sus ciudadanos. En la segunda de ellas la observación se centró en las pautas de movilidad de la población en situación de pobreza. Cabe decir, de todas formas, como corresponde a una técnica de observación de este tipo, que ambas fases coincidieron y se solaparon en numerosas ocasiones tanto en el tiempo como en el espacio dando lugar tanto al surgimiento de nuevas preguntas e interrogantes como a la confirmación de alcances ya investigados.

Para realizar dicha tarea de observación se determinaron dos líneas de exploración paralelas. La primera de ellas, que podría calificarse de prefijada, consistió en observar aspectos específicos relativos al tema de estudio de una forma dirigida, esto es, centrando la observación en cuestiones determinadas. Ello significaba, asimismo, el desplazamiento específico hacia una zona de observación determinada. La segunda línea de exploración, que podríamos tipificar de

¹⁰ Véase 1.6.1 Métodos, técnicas y fases de la investigación.

ocasional, se realizaba en cualquier lugar de la ciudad y en cualquier momento del día y estaba orientada a observar cualquier elemento que tuviera relación directa o indirecta con el tema de estudio pero sin buscarlo específicamente. Dichas observaciones se desarrollaban durante la realización de actividades que nada podían tener que ver con la investigación que se estaba llevando a cabo, esto es, desplazándose por la ciudad por motivos ajenos a la realización de esta Tesis doctoral, visitando a familiares, amigos y conocidos, participando en eventos académicos o culturales, etc.

En este sentido, se realizó una importante tarea de exploración como usuario del transporte colectivo y como usuario de la propia ciudad. Dicha inmersión en las dinámicas de desplazamiento y en las actividades cotidianas de las personas sujeto de estudio permitió comprender con más profundidad las percepciones mostradas por dichos sujetos.

Asimismo, fueron muy importantes las observaciones que el investigador realizó en el seno de una familia humilde residente en un barrio popular desarrolladas a lo largo de las tres estadías realizadas en la ciudad de Lima. La voluntad de observar “desde dentro” las percepciones, actitudes, preocupaciones, prácticas, etc. relativas a la movilidad cotidiana de las familias de bajos recursos llevó al investigador a tomar la decisión de realizar las estadías en Lima en el seno de una familia de estas características. La convivencia cotidiana, los lazos de amistad y las relaciones de complicidad que se establecieron entre el investigador y la familia que lo acogió, permitieron un importante acercamiento al contexto social, económico, cultural, lingüístico, etc. de las personas en situación de pobreza y una mayor comprensión de sus pautas de movilidad, las dificultades con las que se encuentran por no poder desplazarse, las estrategias que utilizan para superar estas dificultades, etc. La semejanza entre dicha familia y los sujetos de estudio permitió comprender “desde dentro” percepciones, actitudes, preocupaciones y prácticas relativas a su movilidad cotidiana contribuyendo en gran medida a la comprensión de lo transmitido por los propios sujetos de estudio en las diversas fases de la investigación.

Todas las observaciones mencionadas se llevaron a cabo sin ningún tipo de sistematización entendiendo que ésta debía producirse en una fase más avanzada de la investigación. Las ideas sugeridas por la observación exploratoria fueron anotadas asistemáticamente y contrastadas con las aportadas por la documentación revisada a lo largo de la fase de investigación documental. Todo ello permitió el planteamiento de unos primeros interrogantes de investigación, la acotación de unos objetivos preliminares, el establecimiento de unas hipótesis exploratorias y el diseño de una metodología de investigación. Asimismo, permitió el descubrimiento y, con ello, el establecimiento posterior, de categorías de análisis exhaustivas y excluyentes entre sí que permitieron la aplicación eficiente de las distintas técnicas de investigación usadas para la elaboración de esta Tesis Doctoral.

1.6.4 Observación no participante

Una vez finalizada la fase de observación exploratoria, ya con el problema acotado, con los objetivos predefinidos y con unas hipótesis exploratorias ya establecidas, se inicia la fase de observación sistémica. Se trata de observar atentamente los fenómenos, hechos o casos a estudiar, tomar información sobre éstos y registrarla para su posterior análisis.

La observación sistémica, también llamada científica por algunos autores (Sabino, 1992; Vázquez, 2004), significa, a diferencia de la observación exploratoria, observar con un objetivo claro, definido y preciso. En este caso el investigador sabe que es lo que desea observar y para qué quiere hacerlo, lo cual implica que debe preparar cuidadosamente la observación. En este sentido, para que una observación pueda considerarse fiable desde el punto de vista científico ésta debe cumplir rigurosamente con un conjunto de requisitos y seguir unos pasos predeterminados. Así, la observación debe determinar con precisión el objeto, situación, caso, hecho, etc. que se va a estudiar, estipular los objetivos de la información, establecer la forma con que se van a registrar los datos, observar cuidadosa y críticamente, registrar los datos observados, analizar e interpretar los datos y elaborar unas conclusiones. Asimismo, según señalan Bakeman y Gottman

(1986), el proceso de observación debe finalizar con un proceso de depuración, mediante la contrastación empírica, antes de considerar que se ajusta a sus intereses como investigador.

En la observación siempre se da la existencia de una díada entre observador y observado siendo el nivel de participación del primero la relación que los vincula. La característica más relevante de la observación es la preservación de la espontaneidad del sujeto observado, por lo que la participación del observador siempre corre el riesgo de vulnerarla. La multiplicidad de matices que de aquí se derivan permite considerar la participación como una dimensión que puede hallarse saturada de forma variable y que posee los límites lógicos de mínima y máxima carga participativa.

En este sentido, a grandes rasgos pueden distinguirse dos tipos de observación: la observación participante y la observación no participante. La observación es participante cuando para obtener los datos el investigador se incluye en el grupo, hecho o fenómeno observado para conseguir la información “desde dentro”. La observación no participante, en cambio, es aquella en la cual se recoge la información “desde fuera”, sin intervenir para nada en el grupo social, hecho o fenómeno investigado. Este apartado tratará del trabajo realizado en el marco de la elaboración de esta Tesis Doctoral con esta última tipología investigativa.

La observación no participante tuvo un papel relevante en el diseño de la metodología de análisis de esta investigación. Mediante esta técnica se obtuvieron multitud de datos de diversa índole que permitieron al mismo tiempo dar pautas para enfocar debidamente la aplicación de las otras metodologías de carácter cualitativo empleadas en esta investigación e interpretar correctamente los datos obtenidos a través de éstas. En este sentido, las observaciones realizadas mediante esta técnica no deben considerarse como datos interpretables por sí solos sino como complementarios de los obtenidos mediante las conversaciones informales, las entrevistas exploratorias, la observación participante y, especialmente, las entrevistas en profundidad.

A continuación, y de una forma breve y sintética, se señalarán las observaciones realizadas mediante esta técnica. De cada una de ellas se señalarán el objetivo perseguido, el procedimiento desarrollado y las conclusiones que se extrajeron. Los datos obtenidos con cada una de estas observaciones fueron registrados con distintas metodologías y formatos. Todos ellos se presentan en los anexos adjuntos a este trabajo de investigación. Cabe señalar, antes de mencionar las distintas observaciones realizadas, que éstas se pueden agrupar en dos grandes grupos: las de carácter social y las de carácter territorial y relativas al transporte colectivo. Mediante las primeras se han observado las conductas de los individuos objeto de estudio; mediante las segundas se han realizado observaciones dirigidas a conocer algunos rasgos particulares tanto del territorio metropolitano como del sistema de transporte colectivo establecido en él.

- *Frecuencias de paso del transporte colectivo*

Los datos sobre la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo en el conjunto del territorio metropolitano indican que la frecuencia general es bastante alta existiendo solo algunas excepciones puntuales. Sin embargo, dadas las condiciones para el transporte colectivo que confiere Juan Pablo II se quiso conocer con más exactitud, alejándose de la mera extrapolación, cual era la frecuencia de paso en este barrio popular. Esta información “objetiva” debía saber, además, para contrastar con la percepción que tenían los habitantes de Juan Pablo II a los que se estaba entrevistando.

Para realizar un cálculo lo más aproximado posible de las frecuencias de paso del transporte colectivo en Juan Pablo II se realizaron diversas observaciones en ésta área. Dichas observaciones se realizaron desde un observatorio localizado frente al Local Comunal del A. H. Juan Pablo II, en la avenida San Martín de Porres, por donde discurren las diferentes rutas de transporte colectivo que dan servicio a la comunidad (taxis colectivos, ruta 17 y ruta 45-B).

En total se realizaron cinco observaciones. Éstas se llevaron a cabo durante cinco días laborables escogidos al azar a lo largo de seis semanas no consecutivas para evitar el efecto de eventos coyunturales que se pudieran producir. Cada una de estas observaciones se realizó en un día distinto de la semana para evitar el efecto de fenómenos cíclicos y repetitivos. Asimismo, con el conjunto de las observaciones se procuró cubrir todas las franjas horarias. Cabe señalar que no se realizaron observaciones antes de las seis de la mañana y pasadas las seis de la tarde debido a la peligrosidad que suponía la presencia de bandas de pandilleros en la zona de estudio. Asimismo, debe señalarse que en todas las observaciones realizadas se trata tanto de desplazamientos desde Juan Pablo II hacia el exterior del asentamiento como del exterior hacia Juan Pablo II.

En total se realizaron 1.220 observaciones 102 correspondientes a la ruta 45-B, 110 a la 17 y las 1.008 restantes a las rutas de taxis colectivos. Con estas observaciones se calcularon las frecuencias medias, las frecuencias máximas y las frecuencias mínimas de cada una de las rutas de transporte colectivo que dan servicio a Juan Pablo II. Tanto las observaciones como los cálculos realizados y los resultados obtenidos pueden observarse en el Anexo I. Las conclusiones obtenidas fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.5.3 *Las frecuencias de paso y los tiempos de espera.*

- *Tiempo de espera en los paraderos*

Los datos recabados sobre la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo tanto para el conjunto de Lima como para el asentamiento Juan Pablo II indicaban, ni que fuera de forma indirecta, que debían producirse tiempos de espera en los paraderos relativamente cortos, especialmente en las horas diurnas. Ello fue corroborado por los propios usuarios mediante las entrevistas en profundidad. Sin embargo, para contrastar dichas informaciones se consideró necesario realizar diversas observaciones para confirmar la veracidad de estos datos.

Para ello se definieron tres puntos de observación a lo largo de la avenida San Martín de Porres, eje principal del asentamiento Juan Pablo II por donde discurren las diferentes rutas de transporte colectivo que dan servicio a la comunidad (taxis colectivos, ruta 17 y ruta 45-B) (véase Anexo II). Las observaciones se realizaron durante tres días laborables escogidos al azar a lo largo de tres semanas no consecutivas para evitar el efecto de eventos coyunturales que se pudieran producir. A lo largo de cada uno de estos días se realizó una observación en cada uno de los tres puntos de observación en horarios fijados al azar entre tres franjas horarias preestablecidas: mañana, mediodía y tarde. Cabe señalar que no se realizaron observaciones antes de las seis de la mañana y pasadas las seis de la tarde debido a la peligrosidad que suponía la presencia de bandas de pandilleros en la zona de estudio. Asimismo, debe señalarse que en todas las observaciones realizadas se trata de desplazamientos desde Juan Pablo II hacia el exterior del asentamiento. Los tiempos de espera fueron agrupados en 4 categorías en función de su longitud: muy bajo (<1 minuto), bajo (1-4 minutos), mediano (5-10 minutos) y alto (>10 minutos). Cada observación se prolongó el tiempo suficiente para poder contemplar hasta 35 registros; ello dio lugar a 315 observaciones, cantidad estimada suficiente para dar credibilidad a los datos obtenidos.

La información recabada se registró en unas *fichas de registro* especialmente diseñadas para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dichas conclusiones fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.5.3 *Las frecuencias de paso y los tiempos de espera*. Véase Anexo II.

- *Realización de caminatas para abaratar el coste del pasaje*

En múltiples de las entrevistas en profundidad realizadas a los ciudadanos de Juan Pablo II apareció la dificultad de hacer frente a los costes del pasaje para realizar los desplazamientos cotidianos. Una de las estrategias seguidas por parte de dichos ciudadanos para ahorrarse estos costes era realizar parte de los desplazamientos a pie, especialmente desde su lugar de residencia en Juan Pablo II hasta la avenida

Wiese, uno de los principales ejes por donde circulan un gran número de rutas de transporte colectivo, o desde este punto hasta su lugar de residencia.

Puesto que la única información sobre este fenómeno procedía de las entrevistas en profundidad, ésta se quiso corroborar mediante la observación directa. Por ello se diseñó una estrategia de observación que permitía verificar las afirmaciones realizadas por algunos de los ciudadanos entrevistados. Así, de forma aleatoria y previo mínimo seguimiento se preguntó a diversas personas que a juicio del investigador eran susceptibles de usar esta estrategia si efectivamente esta sospecha era cierta o no. La observación se desarrolló sobre 25 personas considerándose esta cifra suficiente para lograr los objetivos previstos.

La información recabada se registró en unas *fichas de registro* especialmente diseñadas para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dichas fichas pueden consultarse en el Anexo III. Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 7.5.2 *Sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie*.

Cabe señalar, finalmente, que los datos obtenidos no pretenden ser un reflejo cuantitativo de la observación sino una información cualitativa que permita lograr el objetivo pretendido: confirmar un comportamiento detectado mediante las entrevistas en profundidad.

- *Estrategias para no pagar pasaje o pagar menos*

Tanto las entrevistas exploratorias como las entrevistas en profundidad sacaron a la luz múltiples estrategias utilizadas por los habitantes de Juan Pablo II para minimizar los costes de desplazamiento de aquellas personas que se veían obligadas a utilizar el transporte colectivo para desarrollar sus actividades cotidianas. La necesidad de contrastar la información exclusivamente procedente de los entrevistados planteó la necesidad de corroborarla mediante una técnica distinta. Para ello se escogió la

observación no participante en tanto que servía perfectamente a los objetivos planteados.

Para llevar a cabo esta observación se aprovecharon los numerosos desplazamientos en transporte colectivo que el investigador realizó a lo largo de la tercera estadía en la ciudad de Lima. En cada uno de los desplazamientos hacia y desde Juan Pablo II pero también con otros orígenes y destinos el investigador fue anotando sistemáticamente los comportamientos de los usuarios en relación a la cuestión tratada. Las observaciones, que se desarrollaron paralelamente a la realización de las entrevistas en profundidad, se usaron para reforzar a éstas últimas. Se tomó la decisión de tomar nota de un número indefinido de observaciones pero suficientemente elevadas para que pudieran aparecer el máximo de estrategias posibles. Las observaciones se dieron por terminadas en el momento en que las estrategias se repetían y no aparecían de nuevas. El número final de observaciones fue de 76.

La información recabada se registró en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dicha ficha puede consultarse en el Anexo IV.

Este proceso de observación permitió identificar distintas estrategias utilizadas por los ciudadanos para no pagar pasaje o pagar menos. Dicha identificación fue tomada en cuenta para el desarrollo del apartado 7.5.3 *Utilizar estrategias para no pagar pasaje o pagar menos*. Cabe decir que el planteamiento de esta observación sistemática y la inclusión de este objeto de análisis en la investigación surgió a raíz tanto de las observaciones exploratorias como de las entrevistas exploratorias realizadas previamente.

- *Tarifas del transporte colectivo*

Las tarifas del transporte colectivo están normadas según el Decreto Legislativo N°651 de 1991. Con este decreto se pasó de un sistema de tarifas reglamentado a

otro totalmente desreglamentado o libre. Desde entonces las empresas de transporte cobran el pasaje de acuerdo con las tarifas que cada una de ellas define, regulándolas según el mercado.

Para conocer las tarifas, sus generalidades, sus especificidades, sus variaciones y los motivos que las pudieran producir se realizó una tarea de observación de éstas tomando como base los paneles que, obligatoriamente y en un lugar visible, deben llevar todas las unidades de transporte en la que se informa de las tarifas establecidas por la empresa prestadora del servicio.

Esta observación se llevó a cabo aprovechando los numerosos desplazamientos realizados por el investigador a lo largo de las dos primeras estadías que éste realizó en la ciudad de Lima. Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dicha ficha puede consultarse en el Anexo V.

Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo los apartados 5.1.3 *Las tarifas* y 5.5.4 *Las tarifas vigentes*. Estas observaciones se cruzaron con las informaciones aportadas por los diversos empresarios, sindicatos y reguladores del transporte que fueron entrevistados mediante entrevistas exploratorias.

- *Prolongación "ilegal" de las rutas de transporte colectivo*

Si bien el Decreto Legislativo N°651 de 1991 decretó la liberalización efectiva del transporte, la Municipalidad Metropolitana de Lima se reservó el derecho a regular la oferta de rutas de transporte colectivo. Para ello definió la necesidad de solicitar un permiso para poder ejercer esta actividad en el territorio objeto de su jurisdicción. Así, en base a la solicitud presentada por las empresas de transporte y partiendo de la necesidad de evitar el solapamiento de varias rutas por las mismas calles y avenidas, la Dirección Municipal de Transporte Urbano otorgaba una

licencia de actividad en la que, entre otras cuestiones, se definía con claridad cuales eran los paraderos inicial y final de aquella ruta y el recorrido de ésta.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad, tanto en los límites de ésta como en los intersticios dejados por el crecimiento de ésta en su interior, y el establecimiento de importantes contingentes de población en estos espacios crearon una creciente demanda de transporte colectivo que no quedaba cubierta por los recorridos establecidos en las licencias otorgadas por la autoridad competente. Ello llevó a las empresas cuyas rutas transcurrían cerca de estos nuevos espacios urbanos a modificar sus recorridos desviándolos de la ruta autorizada o prolongándola hasta alcanzar dichos nuevos espacios.

Por su "ilegalidad", según manifestaron diversas de las personas entrevistadas en la fase exploratoria, dichas prolongaciones o desvíos no quedan registrados en las bases de datos de las autoridades de transporte. El estudio de la cobertura territorial realizado en el marco de esta investigación en base a los datos oficiales, entonces, podía resultar incompleto si se confirmaba este alcance. Por ello, si bien se avistaba imposible en el marco de esta investigación un estudio específico de dichos desvíos o prolongaciones "ilegales" que permitiera realizar un mapa de cobertura territorial del transporte colectivo ajustado a la realidad, quiso confirmarse esta hipótesis y su magnitud para tenerla presente en el análisis sobre el servicio de transporte colectivo metropolitano y la valoración de su eficiencia, especialmente en los espacios de residencia de la población en situación de pobreza.

Para ello se observaron 20 rutas de transporte colectivo. Todas ellas fueron escogidas al azar con el único requerimiento que a lo largo de su recorrido cruzaran zonas consideradas pobres. Igualmente, se procuró que el conjunto de las rutas escogidas cubrieran todo el territorio metropolitano. El objetivo de dicha observación no era en ningún caso conocer la parte "ilegal" del recorrido sino confirmar que existía dicha prolongación o desvío de la ruta. Para ello se realizó un trabajo previo de identificación del recorrido, el paradero inicial y el paradero final de las rutas escogidas en base a la información facilitada por la autoridad

competente y, posteriormente, un seguimiento de dichas rutas para verificar la existencia de prolongaciones o desvíos al margen del contrato de licencia obtenido.

Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dicha ficha puede consultarse en el Anexo VI. Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo de los apartados 5.3.1 *Amplia cobertura territorial*.

- *Deficiencias de la red viaria metropolitana*

Para que el servicio de transporte colectivo pueda satisfacer las necesidades de la población a la que pretende servir, es necesaria la existencia de una red de comunicaciones que conecte los diferentes espacios del área a servir. En el caso del área metropolitana de Lima, la inexistencia de una red ferroviaria que dé servicio a la población hace que todas las necesidades de desplazamiento tengan que ser resueltas a través de la red viaria.

Es por ello que la eficiencia de ésta resulta un importante factor condicionante de la calidad del servicio. En las diferentes entrevistas exploratorias¹¹ realizadas en la primera fase de la investigación surgió este tema como uno de los más determinantes por sus graves deficiencias. En todos los casos, sin embargo, se trataba de una percepción personal y no de un análisis realizado explícitamente, si bien existían algunos documentos de las diversas administraciones públicas que hacían referencia a ello.

Fue por esta razón que se tomó la decisión de analizar este alcance con un cierto detalle. Se trataba, por un lado, de confirmar las apreciaciones realizadas por los diversos informantes y, por otro, de determinar en la medida de lo posible cuáles eran las deficiencias a las que se hacía referencia. Por ello se recorrieron varias calles y avenidas de la ciudad de distinta jerarquía observando las posibles

¹¹ Véase 1.6.5 Entrevistas exploratorias.

deficiencias viarias y su afectación sobre el servicio de transporte colectivo. Las observaciones se realizaron exclusivamente en el Cono Norte metropolitano aceptando que los resultados obtenidos serían válidos para el conjunto de la ciudad. Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación. Dicha ficha puede consultarse en el Anexo VII. Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.4.1 *La red viaria: una infraestructura con graves deficiencias*.

1.6.5 Entrevistas exploratorias

Las entrevistas exploratorias, también llamadas especializadas o a élites (Valles, 1997¹²), son aquellas que se realizan a interlocutores privilegiados por su conocimiento del tema a tratar. Se trata de entrevistas a "expertos" en el sentido de personas "bien informadas".

Es la modalidad menos estructurada posible de entrevista ya que se reduce a una simple conversación sobre el tema en estudio. Lo importante no es definir los límites de lo tratado ni ceñirse a algún esquema previo sino "hacer hablar" al entrevistado. Es de gran utilidad en estudios exploratorios y recomendable cuando se trata de abordar realidades poco conocidas por el investigador. También suele utilizarse en las fases iniciales -aproximativas- de investigaciones de cualquier naturaleza, recurriendo a informantes claves que pueden ser expertos sobre el tema en estudio, líderes formales o informales, personalidades destacadas o cualquier persona que posea información para la investigación.

A diferencia de lo que ocurre con las entrevistas en profundidad¹³, con las entrevistas exploratorias no se pretende indagar sobre el universo privado del entrevistado sino que su objetivo reside en obtener información del tema objeto de

¹² En base a Dexter, 1970.

¹³ Véase 1.6.6 Entrevistas en profundidad.

investigación. Se trata de recoger el conocimiento y la valoración que de determinados temas tiene una persona que los ha trabajado específicamente.

Es por ello que las entrevistas exploratorias se realizan en base al cargo que ocupan o a la función que desempeñan en la institución, organización, entidad, asociación, etc. en la que desarrollan la actividad objeto de interés del investigador.

Junto con la realización de la investigación documental¹⁴ y la observación exploratoria¹⁵, las entrevistas exploratorias permiten al investigador profundizar en el tema de estudio, obtener más información sobre éste y abrir nuevas hipótesis de trabajo que deberán intentar resolverse especialmente en la fase de realización de las entrevistas en profundidad.

Asimismo, en algunas ocasiones las entrevistas exploratorias sirven como canal para ponerse en contacto con miembros de los colectivos a estudiar y, de esta forma, acceder a personas susceptibles de ser entrevistadas en profundidad.

Para el desarrollo de esta investigación se realizaron cuarenta y dos entrevistas exploratorias a diferentes agentes sociales y a expertos (véase Anexo VIII). La amplitud temática de la investigación, el escaso material documental existente y el desconocimiento inicial del investigador de la realidad social y territorial del área de estudio aconsejó este elevado número de entrevistas. La mayor parte de estas entrevistas se realizaron de forma individual si bien en algunos casos, concretamente once, se realizaron conjuntamente a varias personas. Asimismo, si bien la mayor parte de las entrevistas se realizaron en Lima, una parte de ellas se realizó en las ciudades de Buenos Aires y São Paulo en tanto que ciudades donde se han desarrollado estudios similares al de esta investigación.

Las entrevistas exploratorias realizadas pueden agruparse en seis grandes bloques (véase Anexo VIII). En el primer bloque se entrevistaron a personas que ostentan

¹⁴ Véase 1.6.2 Investigación documental.

¹⁵ Véase 1.6.3 Observación exploratoria.

diferentes cargos en *organismos públicos* relacionados con alguna de las temáticas de estudio. El segundo bloque agrupa a personas que tienen responsabilidades distintas en temas de *planificación urbana*. En el marco del tercer bloque se realizaron las entrevistas a personas vinculadas a la *planificación del transporte*. El cuarto bloque de personas entrevistadas agrupa a los *operadores de transporte*. En el quinto bloque se encuentran las personas pertenecientes a la *comunidad científica* en los distintos ámbitos objeto de esta investigación. Finalmente, en el sexto bloque encontramos a los *agentes sociales*, esto es, a aquellas personas que están vinculadas de una forma u otra al tejido social y asociativo.

Todas las entrevistas exploratorias se realizaron a lo largo de las tres estadías que el investigador realizó en la ciudad de Lima durante los años 2002, 2003 y 2004. Excepto en alguna ocasión, las entrevistas se realizaron en el lugar de trabajo del entrevistado buscando su comodidad y, especialmente, un espacio que permitiera al entrevistado mostrar al investigador la documentación existente que creyera susceptible de ser revisada. En la mayor parte de los casos las entrevistas superaron la hora de duración.

Las distintas entrevistas exploratorias se realizaron en base a un guión preestablecido abierto (véase Anexo IX) dejando al entrevistado libertad suficiente para tratar aquellos temas de los que tenía más información y con los que se sintiera más cómodo. De todos modos, si bien se partía de un guión común, en función de los conocimientos de cada entrevistado y de la información que se deseaba obtener, el desarrollo de la entrevista se orientaba hacia temas específicos incidiendo y enfatizando en partes concretas del guión. En general dichas entrevistas han incidido en el conocimiento del territorio metropolitano y del servicio de transporte colectivo, en la movilidad cotidiana y la relación de los sujetos de estudio con el territorio metropolitano, en la percepción del transporte colectivo urbano como elemento de integración y cohesión social y en la incidencia de la exclusión del transporte como paso previo a la exclusión social.

1.6.6 Entrevistas en profundidad

Por entrevistas en profundidad entendemos encuentros dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, sus experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras (Taylor & Bogdan, 1994). La entrevista en profundidad pretende, a través de la recogida de un conjunto de saberes privados, la construcción del sentido social de la conducta individual o del grupo de referencia de ese individuo (Alonso, 1998).

La entrevista en profundidad es una de las estrategias más utilizadas para obtener información en la investigación social. Permite recoger información sobre acontecimientos y aspectos subjetivos de las personas que de otra manera no estarían al alcance del investigador (Ruiz Olabuénaga, 1996). Desde la percepción del propio sujeto, la entrevista en profundidad añade una perspectiva interna que permite interpretar comportamientos, constituyendo una fuente de significado y complemento para el proceso de observación (Del Rincón et al., 1995).

Se trata de entrevistas flexibles y dinámicas descritas como no directivas, no estructuradas, no estandarizadas y abiertas (Taylor & Bogdan, 1994) realizadas en base a un guión de temas a tratar que se van explorando en el curso de la entrevista. En esta técnica ni la redacción exacta ni el orden de las preguntas está predeterminado (Erlandson et al., 1993) teniendo el entrevistador libertad para ordenar y formular las preguntas a lo largo del encuentro de entrevista (Valles, 1997). En este sentido, el entrevistador hace muy pocas preguntas directas y deja hablar al respondiente siempre que vaya tocando alguno de los temas señalados en la pauta o guía.

Las entrevistas en profundidad deben entenderse como complementarias de otras técnicas de carácter cualitativo. Las informaciones de los entrevistados deben contrastarse con los resultados obtenidos mediante otras técnicas de investigación tales como la revisión documental, la observación no participante, la observación participante, las entrevistas exploratorias y otras.

Para el desarrollo de esta investigación se realizaron veintisiete entrevistas en profundidad. Dicho número de entrevistas responde a la aplicación del “Principio de la saturación”. Estas entrevistas se llevaron a cabo entre los meses de Octubre y Diciembre de 2004, durante la segunda fase de investigación y en la tercera de las etapas realizadas en Lima. Las entrevistas se realizaron en base a un guión preestablecido. La selección de los entrevistados se llevó a cabo en base a tres elementos, el sexo, el nivel socioeconómico y la oferta de transporte de su lugar de residencia, procurando en todos los casos que quedaran representadas todas las edades. La mayor parte de las entrevistas se realizaron en el domicilio de la persona entrevistada si bien algunas de ellas se desarrollaron en otros espacios siempre escogidos por las propias personas entrevistadas. Las entrevistas se grabaron y posteriormente se transcribieron y se codificaron; finalmente se analizaron e interpretaron.

A continuación se explica de forma detallada la planificación y el desarrollo de esta fase de la investigación. Por razones de claridad expositiva la exposición de esta fase de trabajo se ha organizado en diversas secciones si bien ello no debe entenderse como una separación tan tajante en la práctica investigadora. En la realidad las distintas fases del proceso de realización de las entrevistas se solapan constantemente enriqueciéndose mutuamente contribuyendo a superar las carencias que pueden haberse dado en la fase inicial del desarrollo de esta técnica de investigación.

- *Guión de las entrevistas*

Las entrevistas en profundidad se realizaron en base a un *guión de entrevista* (véase Anexo X). Éste contiene los temas y subtemas que deben cubrirse de acuerdo con los objetivos informativos de la investigación pero no proporciona las formulaciones textuales de preguntas ni sugiere las opciones de respuestas. Más bien se trata de un esquema con los puntos a tratar pero que no se considera cerrado y cuyo orden no tiene que seguirse necesariamente. En las entrevistas en profundidad menos

dirigidas, como las que se realizaron en el marco de esta investigación, interesa, justamente, recoger el flujo de información particular de cada entrevistado además de captar aspectos no previstos en el guión (que se incorporarán a éste de considerarse relevantes) (Valles, 1997).

Partiendo de la formulación de los objetivos de la investigación, teniendo en cuenta el enfoque de ésta, pensando en el informe final pero también barajando la literatura existente y la experiencia del investigador, se elaboró un primer *borrador de guión*. Antes de abordar el conjunto de entrevistas dicho borrador de guión se “probó sobre el terreno” realizando dos *entrevistas piloto*. Ello permitió incorporar aspectos no tenidos en cuenta, reformular algunas preguntas y variar el orden de otras para hacer la entrevista más rica y fluida obteniéndose un *guión definitivo* (véase Anexo X). Debe tenerse presente, de todos modos, tal como señala Weiss (1994), que éste siempre fue provisional y susceptible de cambios en función de los avances de la investigación. Una vez obtenido un guión “definitivo” se volvió a conversar “fuera de micrófono” con las personas con las que se hicieron las entrevistas piloto para completar su entrevista.

El guión se estructuró en cinco grandes secciones siguiendo los objetivos perseguidos por la investigación. En la primera de ellos se pretendía conocer el *contexto general* de la persona entrevistada. Así, se abordaban cuestiones como la edad, el entorno familiar, con quien vivía, la relación de parentesco con estas personas, su situación laboral, el lugar de residencia, etc. Dicha sección se orientaba básicamente a la obtención de una primera información que permitiera al entrevistador confirmar que se trataba del perfil de persona deseada, enfocar la entrevista adecuadamente y crear una situación de distensión y confianza que permitiera un desarrollo adecuado de la entrevista.

La segunda sección hacía referencia a la *movilidad cotidiana* y a las relaciones que los entrevistados mantenían con el territorio. En ella se trataban temas como los motivos de desplazamiento, el destino de éstos, la frecuencia con que se desarrollaban, los medios de transporte utilizados, la cadena modal, su dinámica y

los tiempos de viaje. Con ello se pretendía caracterizar sus pautas de movilidad y conocer la importancia que ésta tenía en el desarrollo de su vida cotidiana.

La tercera sección pretendía indagar sobre la percepción que los entrevistados tenían sobre *el transporte colectivo urbano como elementos de integración y cohesión social*. Se trataba, mediante la formulación de preguntas específicas, de conocer en que medida el servicio de transporte colectivo presente en la ciudad en general y en su lugar de residencia específicamente permitía o no realizar sus actividades cotidianas. Para lograr este objetivo esta sección empezaba incitando a una reflexión sobre el transporte como problema y sobre los problemas del transporte. A partir de ahí se pedía que se describiera una jornada diaria haciendo énfasis en los desplazamientos realizados y en el modo de resolverlos, y se preguntaba sobre la necesidad de desplazarse incitando a una reflexión sobre la movilidad como necesidad. A partir de ahí se desarrollaban un conjunto de preguntas el objetivo de las cuales era conocer la percepción que los entrevistados tenían acerca de la eficiencia social del servicio de transporte colectivo a la vez que obtener elementos para comprender los motivos de esta percepción. Para ello se realizaron preguntas sobre la cobertura territorial del transporte colectivo, el horario de servicio de éste y su frecuencia de paso. Finalmente, a modo de cierre de esta sección, la entrevista incluía algunas preguntas que permitieran una reflexión final sobre la percepción del transporte colectivo como elemento de inclusión social.

En la cuarta sección se abordó el tema de *la exclusión del transporte como condicionante de la exclusión social*. Mediante esta parte de la entrevista se pretendía conocer las dificultades que los entrevistados tenían para hacer uso del transporte colectivo y las consecuencias que ello les suponía en términos de inclusión/exclusión social. Para ello, en primer lugar, se preguntaba sobre las circunstancias económicas del hogar como limitantes al uso del transporte colectivo. A partir de la formulación de preguntas que inquirían sobre los ingresos del hogar, las principales necesidades de sus integrantes y el monto requerido para desplazamientos se buscaba conocer en que medida la renta familiar era un limitante a su movilidad. A partir de ahí se buscaba conocer si debido a las

circunstancias económicas expuestas sus posibilidades de desplazamiento se veían restringidas y con ello sus posibilidades de realizar las actividades cotidianas. Con ello se buscaba conocer las implicaciones sociales y económicas de una menor movilidad. Llegados a este punto la entrevista pretendía indagar sobre las estrategias utilizadas para superar estas dificultades de desplazamiento, siempre en caso de que existieran. La parte final de esta sección buscaba conocer si la existencia o no de transporte, su costo, el tiempo de recorrido... influían en sus decisiones cotidianas.

La quinta y última sección de la entrevista se dedicaba a la realización de las *observaciones finales*. Con ella se pretendía dejar espacio para tratar aquellos temas que a juicio del entrevistado merecían más atención, bien porque no habían sido abordados en la entrevista bien porque se le había dedicado poco espacio.

- *Selección y perfil de las personas entrevistadas*

A cuantos y a quienes entrevistar son los primeros interrogantes con los que se encuentra el investigador una vez definido el guión de entrevista. Se trata de *decisiones muestrales* tomadas, en parte, al proyectar el estudio y, en parte, completadas durante el trabajo de campo.

Es difícil determinar a cuantas personas entrevistar en un estudio cualitativo. Según manifiestan algunos autores (Taylor & Bogdan, 1994), el número de "casos" estudiados carece relativamente de importancia. Lo importante es el potencial de cada "caso" en tanto que será este hecho el que en realidad ayudará al investigador al desarrollo de comprensiones teóricas. Después de completar las entrevistas con varios informantes, se diversifica deliberadamente el tipo de personas entrevistadas hasta descubrir toda la gama de perspectivas de las personas en las cuales estamos interesados. Uno percibe que ha llegado a este punto cuando las entrevistas con personas adicionales no producen ninguna comprensión auténticamente nueva. En este sentido, según señala Valles (1997), la fórmula cualitativa para el cálculo del tamaño muestral contiene como ingrediente clave la

noción, principio o estrategia de la “saturación”. Se tratará de realizar entrevistas mientras éstas aporten elementos nuevos y de terminarlas cuando éstas no supongan nuevas aportaciones. Siguiendo estas consideraciones, para el desarrollo de esta investigación se realizaron veintisiete entrevistas.

Un problema emparejado al de cuantas entrevistas es a quienes entrevistar. Para definir a quien entrevistar se definió un *casillero tipológico* orientado a controlar la heterogeneidad de la muestra en variables consideradas analíticamente relevantes (véase Anexo XI). Para definir dichas variables se tuvieron en cuenta las circunstancias personales y territoriales que a priori podían condicionar las pautas de movilidad de los entrevistados así como los problemas que podían encontrarse y su forma de enfrentarlos. Así, se definieron las siguientes variables:

- el nivel socioeconómico, distinguiendo entre personas *pobres* y *muy pobres*
- el sexo, distinguiendo entre *mujeres* y *varones*
- la edad, distinguiendo entre personas de *14 a 25 años*, *de 26 a 45*, *de 46 a 60* y *más de 60*
- la *cobertura de transporte colectivo*, distinguiendo entre personas con *mayor* o *menor* accesibilidad a éste en base a la presencia de este medio de transporte en su área de residencia y en las dificultades, básicamente orográficas, de acceder a él

De esta forma, se entrevistó a personas de condiciones socioeconómicas diversas dentro de la pobreza, de ambos sexos, de diferentes edades y con distinta accesibilidad territorial al transporte colectivo. En base a estas variables se realizaron 14 entrevistas a personas identificadas como pobres y 13 a muy pobres; igualmente, se realizaron 15 entrevistas a mujeres y 12 a varones; asimismo se realizaron 6 entrevistas a personas entre 14 y 25 años, 9 a personas entre 26 y 45 años, otras 9 a personas entre 46 y 60 años y 3 a personas que superaban esta edad; finalmente, por lo que se refiere a la variable accesibilidad, se realizaron 14 entrevistas a personas con mayor accesibilidad al transporte colectivo y 13 a personas con menor accesibilidad.

Cabe señalar, de todas formas, que la definición de este casillero tipológico no debe llevar a pensar que el objetivo de esta segmentación era indagar en las diferencias existentes entre cada uno de estos grupos y subgrupos frente a los temas de investigación propuestos. Nada más lejos de la realidad. El único objetivo de esta segmentación era garantizar la representación de estos colectivos en el conjunto de las entrevistas y, por ende, en el análisis a realizar, entendiendo que cada uno de ellos podía aportar elementos significativos a la investigación.

- *Aproximación y contacto con las personas entrevistadas*

Una vez definidas cuantas entrevistas se deben realizar y a quienes se quiere entrevistar deben decidirse las técnicas de aproximación que se utilizarán para acceder a las personas susceptibles de ser entrevistadas. En este sentido debe tenerse en cuenta que en las entrevistas en profundidad las labores de contacto y presentación adquieren gran importancia debido a la larga duración de estos encuentros y al tipo de información que se desea recabar, siempre de carácter personal e incluso íntima. Es por ello que se requiere de un cierto detenimiento y cuidado en las formas sociales de presentación. Es importante, en este sentido, el empleo de redes personales del investigador o de canales sociales que faciliten el contacto y la presentación entre entrevistador y entrevistado (Valles, 1997).

Dada la situación del investigador respecto a los pobladores del área de estudio, con los cuales no existía ninguna relación previa a la investigación, para realizar la aproximación a los informantes se utilizaron distintos canales sociales que facilitaron el contacto y la presentación. Ello permitió acercarse a los entrevistados mediante personas de confianza evitando así el posible rechazo de los sujetos seleccionados. Los principales canales utilizados fueron Creactividad, una asociación vinculada a la Pontificia Universidad Católica del Perú que desarrolla tareas de apoyo social en el A.H. Juan Pablo II, el colegio Hanni Rolfes, único centro educativo de Educación Primaria del área de estudio, y el Instituto CENCA, organización no gubernamental

autora del *Plan de Ordenamiento Urbano-Ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo II* que despliega un proyecto de desarrollo urbano en la zona objeto de análisis.

Para obtener la complicidad de estos canales sociales en el desarrollo de esta estrategia de acercamiento a los informantes se utilizaron diversas técnicas, desde la participación en actos organizados por estas entidades hasta la elaboración y la colaboración en trabajos técnicos que éstas estuvieran desarrollando¹⁶. Asimismo, el primer contacto con todas ellas se estableció mediante la realización de una entrevista exploratoria¹⁷ a alguno de sus dirigentes.

Una vez establecida la complicidad y la confianza necesarias se pidió a estas entidades su colaboración en la selección de los informantes así como el establecimiento del primer contacto con éstos. Una vez realizada la presentación y ganada la confianza del potencial entrevistado se fijaba la fecha y el lugar donde debería realizarse la entrevista.

Cabe señalar la importancia de estos agentes sociales en el desarrollo de la técnica de entrevista en general y en la selección de los entrevistados en particular. Dado el desconocimiento absoluto del investigador de la comunidad sujeto de estudio, dichos agentes permitieron la localización de individuos que se ajustaran a los perfiles demandados por el investigador. Ello fue especialmente importante en lo que se refiere a la distinción de los pobladores por niveles socioeconómicos. Sin su ayuda el autor de esta Tesis Doctoral difícilmente hubiera podido discriminar entre los dos grupos identificados, pobres y muy pobres.

La colaboración de estas entidades, sin embargo, no fue suficiente para localizar el número de casos exigido por la investigación ni para acceder al amplio abanico de perfiles demandados. Es por ello que se recurrió a la llamada "técnica de la bola de

¹⁶ En este sentido, se colaboró en el desarrollo de una chocolatada ofrecida a la comunidad de Juan Pablo II, se participó en la organización de un acto de celebración de las Navidades realizado por la Policía Nacional del Perú al que fueron invitados los niños y niñas de Juan Pablo II, se asistió a diversas reuniones vecinales y se elaboró un informe técnico para valorar la subida del precio del pasaje ocurrida a principios de Noviembre de 2004.

¹⁷ Véase 1.6.5 Entrevistas exploratorias.

nieve" (Coleman, 1958)¹⁸ en la que a cada una de las personas entrevistadas se le solicitó que facilitaran el contacto con otras de su círculo de familiares, amigos o conocidos. En esta ocasión, dada la inexistencia del "filtro" en la selección del perfil del entrevistado realizado por las entidades anteriormente citadas, se extremaron las medidas para verificar la efectiva pertenencia de cada una de las personas propuestas a los diferentes colectivos o perfiles solicitados. Ello permitió descartar algunos casos que hubieran desvirtuado la selección de la muestra.

Cabe señalar, finalmente, que en el caso de CENCA el contacto con los potenciales entrevistados no se realizó directamente sino a través de un dirigente vecinal. Dicha entidad puso en contacto al investigador con el dirigente citado el cual, a su vez, seleccionó a diversas personas susceptibles de ser entrevistadas y realizó los trabajos de aproximación pertinentes para que el investigador pudiera entrevistarlas.

- *Otros preparativos: inmersión cultural y lingüística*

Un aspecto importante en el desarrollo de la técnica de las entrevistas en profundidad consiste en conocer el contexto cultural y el modo en el que la gente utiliza el lenguaje. Ambos elementos resultan de gran importancia tanto para establecer una comunicación fluida y cómoda como, y especialmente, para garantizar una correcta interpretación de lo expuesto por el entrevistado.

Para el caso objeto de esta investigación se partía de la premisa que la mayor parte de los entrevistados serían personas procedentes del ande. Ello significaba el uso no solo de un argot específico sino de un vocabulario y de una expresión fonética en ocasiones difíciles de comprender por el investigador. A esto se añadía la posibilidad que las palabras y los símbolos utilizados por los entrevistados pudieran tener significados diferentes en el mundo del investigador.

Asimismo, debía tenerse presente que el vocabulario y los símbolos empleados en el escenario objeto de estudio podían proporcionar indicios importantes sobre el modo

¹⁸ Citado en Valles, 1997.

en que las personas definieran situaciones, expresaran percepciones y analizaran su mundo, pudiendo sugerir en el investigación elementos y líneas de investigación e interrogación.

Por todo ello, el investigador realizó un importante trabajo de inmersión cultural y lingüística. Este trabajo se realizó previamente a la realización de las entrevistas aunque el propio desarrollo de éstas contribuyó notablemente a su proceso y perfeccionamiento. Sin duda alguna la convivencia establecida con la familia que acogió al investigador en sus estadías en Lima fue de gran importancia en la persecución de este objetivo debido a la similitud cultural con las personas sujeto de estudio. Las largas conversaciones con los distintos miembros de esta familia, así como con sus amigos y conocidos, y los intercambios verbales producto de la convivencia cotidiana, permitieron al investigador asimilar progresivamente el vocabulario, las jergas¹⁹ y las expresiones utilizados por este colectivo así como acostumar el oído a sus formas de expresión verbal. Igualmente, la convivencia con esta familia permitió adentrarse en el universo cultural de los entrevistados lo que permitió un mayor aprovechamiento de la situación de entrevista y, especialmente, una mayor comprensión de los contenidos de las respuestas y una mayor fiabilidad en la interpretación de éstas.

- *Realización de las entrevistas*

Una vez establecido el contacto con la persona a entrevistar y ganada su confianza se establecía un momento y un espacio para desarrollar la entrevista. Dichos elementos siempre eran escogidos por el entrevistado respetando su disponibilidad y persiguiendo su comodidad siempre con el objetivo de establecer un clima adecuado para la realización de la entrevista.

La mayor parte de las entrevistas se realizaron en el hogar de las personas entrevistadas. La “visualización” del contexto y del espacio vivencial en el que se desarrolla la vida cotidiana de estas personas permitió al investigador comprender

¹⁹ Argot.

con mayor profundidad las respuestas ofrecidas por los informantes al mismo tiempo que aprovechar elementos del entorno para dinamizar las propias entrevistas. El resto de las entrevistas, y siempre a petición de las personas entrevistadas, se realizaron en espacios colectivos tales como el colegio de primaria del asentamiento o los locales de la parroquia. En dos ocasiones las entrevistas se realizaron en el lugar de trabajo de los entrevistados.

En todos los casos las entrevistas se realizaron a una sola persona si bien en algunas ocasiones en el transcurso de la entrevista podían producirse interferencias de familiares u otras personas presentes en el lugar de entrevista. En cualquiera de los casos, solo se tuvieron en cuenta para el análisis e interpretación posteriores las respuestas ofrecidas por el entrevistado.

Las diversas entrevistas se desarrollaron garantizando la naturaleza anónima de los entrevistados y la confidencialidad de las entrevistas. Este alcance fue expuesto a los entrevistados en los prolegómenos de la entrevista.

La mayor parte de las entrevistas superó la hora de duración acercándose en algunas ocasiones a la hora y media e incluso a las dos horas.

El desarrollo de las entrevistas tuvo lugar en base a un guión preestablecido aunque abierto y flexible. En primer lugar, y después de realizar la presentación más formal y de plantear los objetivos de la investigación y los propósitos de la entrevista, se formulaban preguntas aparentemente banales o se aprovechaba alguna situación ocurrida recientemente en el espacio vivencial de la persona entrevistada para "romper el hielo" y crear un clima de confianza que permitiera al entrevistado sentirse cómodo y relajado que facilitara la expresión con total naturalidad de sus pensamientos, percepciones, apreciaciones, etc. Se trataba de crear un clima más de conversación entre amigos que de realización de una entrevista.

Una vez creado el clima de confianza se abría propiamente el proceso de entrevista mediante la proposición de diversos temas que se desarrollaban en el orden que la

propia entrevista o conversación sugería. Si bien se pretendía abordar con cada entrevistado la mayor parte de aspectos relativos al objeto de estudio, este alcance se sometía a las condiciones del propio desarrollo de la entrevista en función de la percepción del investigador respecto a las aportaciones que podía realizar el entrevistado.

La naturaleza unilateral de las entrevistas podía significar una pérdida de motivación del entrevistado produciéndose una situación indeseable en la que éste dejara de prestar interés en la conversación no contribuyendo al aporte de información sustantiva a la investigación. Para ello, en el desarrollo de las entrevistas se emplearon diversas técnicas dirigidas a minimizar esta posibilidad motivando a los informantes a proseguir sus relatos. Así, en todo momento se trató de mantener una situación parecida a la de una conversación donde si bien el investigador era el que llevaba el peso de ésta el informante se sintiera con suficiente autoridad como para plantear nuevos temas e incluso formular preguntas al entrevistador. Asimismo, en ningún momento las conversaciones siguieron un esquema rígido de desarrollo sino que fueron absolutamente abiertas y flexibles para permitir al entrevistado una participación efectiva en la conversación y la pérdida de sensación de entrevista. Igualmente, especialmente en los momentos donde se podía producir una “ruptura” de la conversación o del hilo de ésta, el investigador debió alimentarla con incentivos que garantizaran y fomentaran la motivación, el interés y la participación espontánea del entrevistado. Si bien en algunas ocasiones las entrevistas fueron por derroteros no previstos por el investigador en los que el informante no aportaba información válida para la investigación, el entrevistador escuchó al entrevistado con interés sugiriendo sutilmente a éste el retorno a los temas de investigación mediante preguntas que permitieran reconducir la situación sin que el informante fuera consciente de ello.

Durante el desarrollo de las entrevistas se combinaron preguntas abiertas, en las que se buscaba la máxima autoexpresión del entrevistado, con preguntas cerradas con las que comprobar y verificar con sutileza la veracidad de determinadas afirmaciones y datos aportados. El establecimiento de estos controles cruzados

permitió al investigador discernir algunas cuestiones en las que se establecían disimilitudes, inconsistencias o ambigüedades o en las que se había entrado en contradicción.

Finalmente, señalar que las entrevistas se registraron en cintas magnetofónicas con el permiso de las personas entrevistadas con el objeto de captar la información sin dejar de prestar interés en la conversación y de conservarla para su posterior análisis. Afortunadamente, en la mayor parte de los casos no hubo ninguna reticencia por parte de los entrevistados en el uso de esta técnica. En aquellas ocasiones en las que se produjo una cohibición inicial ésta fue superada rápidamente una vez empezada la entrevista.

- *Transcripción y codificación de las entrevistas*

Para su posterior análisis e interpretación fue necesario transcribir y codificar las entrevistas realizadas.

La tarea de transcripción fue compartida entre el investigador y otras personas ajenas a la investigación. Con el objetivo de reparar cualquier disfunción que se hubiera producido con alguna de las entrevistas se tomó la decisión de transcribirlas durante la misma estadía en la que se realizaron. Sin embargo, la escasez de tiempo disponible y el elevado tiempo requerido para la transcripción, éste se estimó en alrededor de doscientas horas, obligaron al investigador a externalizar parte de esta tarea. Así, un tercio de las entrevistas fueron transcritas por el propio investigador mientras que el resto fue realizado por otras personas ajenas a la investigación.

Las transcripciones realizadas por el propio investigador permitieron, además de una profundización de las temáticas tratadas en las entrevistas, identificar los principales problemas en los que se podían encontrar el resto de transcriptores. Ello permitió orientar a dichas personas para resolver las posibles incidencias que se pudieran dar. Asimismo, se establecieron diversos controles que permitieron verificar

la literalidad de las transcripciones y la subsanación de posibles errores que se hubieran cometido.

Las entrevistas fueron transcritas íntegra y literalmente (véase Anexo XII). En ningún caso se anotaron expresiones faciales, movimientos de las manos o de la cabeza, etc. considerándose que las expresiones verbales realizadas por el entrevistado eran suficientes para entender sus ideas, percepciones y opiniones.

Cabe señalar, asimismo, que el nombre que aparece en cada una de las entrevistas ha sido escogido al azar con el objetivo de mantener el anonimato de la persona entrevistada.

Una vez transcritas las entrevistas se inició la fase de codificación como paso previo al análisis y la interpretación. La codificación se llevó a cabo con el programa informático WinMAX que permitió clasificar temáticamente las respuestas de las personas entrevistadas obteniendo categorías de análisis. Dicha codificación y categorización se realizaron en base a un amplio listado de palabras clave donde se tuvieron en cuenta los diversos ítems a analizar en la investigación (véase Anexo XIII). Ello permitió realizar análisis temáticos de forma transversal a las entrevistas teniendo en cuenta exclusivamente la información relevante para dicho análisis.

- *Análisis e interpretación*

Una vez transcritas y codificadas las entrevistas y organizadas en base a categorías analíticas transversales se inicia la fase de análisis e interpretación. Dicha fase persigue un fin específico y concreto: la comprensión de los temas objeto de investigación tal como lo percibe el propio entrevistado. Este objetivo se articula en tres momentos (Ruiz Olabuénaga, 1996):

- la estructuración o reconstrucción del construct personal del propio entrevistado
- la captación del significado que este construct encierra

- y la exposición que, en forma de relato elaborado por el entrevistador-investigador, transmite construct y significado al mundo exterior.

En este sentido, para el desarrollo de esta fase de la investigación, se realizó, en primer lugar, un trabajo de sistematización, de reestructuración y de reconstrucción de lo expresado por las diversas personas entrevistadas. A continuación se desarrolló un trabajo de elaboración teórica y, en cierta forma, de modelización, en base a los contenidos de dichas expresiones y a los objetivos planteados en la investigación. Finalmente, se inició la fase de redacción de los resultados obtenidos.

Dichos resultados se encuentran fundamentalmente en los capítulos 6 y 7 de esta Tesis doctoral. Como se puede comprobar en estos capítulos, en la exposición de resultados se intercalan fragmentos de las diversas entrevistas efectuadas con el objetivo de ilustrar las afirmaciones que se realizan así como para mostrar la veracidad de las interpretaciones del propio investigador. Cabe señalar, en este sentido, que solo se exponen aquellos fragmentos de entrevista más claros e ilustrativos dejando de lado otros fragmentos que repiten ideas o que no se explican con tanta clarividencia.

1.6.7 Entrevistas o conversaciones informales

Durante las diferentes estadías realizadas en la ciudad de Lima se produjeron un sinnúmero de conversaciones informales sobre los temas de investigación. Se entiende por conversaciones o entrevistas informales (Patton, 1987; Valles, 1997) aquellas que se caracterizan por el hecho que el surgimiento de éstas y su realización se da de una forma espontánea sin que haya una selección previa de temas ni una redacción previa de preguntas. En este sentido, las cuestiones emergen del contexto inmediato y se formulan durante el curso natural del fenómeno.

Dichas entrevistas se produjeron en una gran diversidad de contextos y situaciones tales como las propias unidades de transporte colectivo, las calles y plazas del área de estudio, las instituciones y organizaciones visitadas en algún momento de la

investigación, en eventos científicos y técnicos relacionados con las temáticas objeto de estudio a los que el investigador asistía, en seminarios, talleres y conferencias impartidas por el investigador, etc.

Dichas conversaciones permitieron intercambiar percepciones, opiniones y formulaciones teóricas con vecinos de Juan Pablo II y de otras zonas de Lima con situaciones similares, con dirigentes vecinales, con usuarios del transporte colectivo, con operadores del transporte, con choferes y cobradores, con planificadores del transporte y de la ciudad, con agentes sociales, con académicos y con expertos en las diferentes materias objeto de análisis. Asimismo, también fueron comunes las entrevistas o conversaciones informales con personas próximas al investigador ya sea en el ámbito académico o en el personal.

En todos los casos, dichas conversaciones aportaron elementos que fueron recogidos por el investigador y que fueron de gran utilidad ya sea para establecer contactos con personas de interés para la investigación, para reflexionar sobre el enfoque dado a algunos aspectos de ésta, para redefinir los contenidos del estudio y los resultados de éste o para obtener información sobre bibliografía, estudios realizados, informes técnicos, etc.

Cabe señalar, finalmente, que la informalidad de estas entrevistas no permitió confeccionar ningún tipo de registro de las mismas más allá de unas breves anotaciones referidas a nombres, teléfonos, direcciones, referencias bibliográficas o apreciaciones y opiniones sobre diversos aspectos tanto de contenido del estudio como de desarrollo del mismo.

1.7 ÁREA DE ESTUDIO

Antes de terminar este capítulo introductorio se hace necesario de un lado justificar y de otro definir y enmarcar territorialmente el área de estudio escogida para realizar esta investigación.

1.7.1 Justificación

Sin duda alguna, para lograr los objetivos planteados por esta Tesis Doctoral podían haberse escogido un sinnúmero de espacios urbanos de ciudades de todo el mundo. La pobreza, la movilidad y la exclusión social no son exclusivas de ninguna ciudad ni de ninguna región del planeta. En cualquier espacio urbano se dan estos fenómenos y también en cualquiera de ellos se podían haberse analizado las interrelaciones existentes entre ellos.

Sin embargo se escogió la ciudad de Lima y, particularmente, una pequeña barriada de esta ciudad latinoamericana: Juan Pablo II. Para escoger este territorio se tuvieron en cuenta un conjunto de criterios científicos que tuvieron que ver básicamente con dos elementos: el cumplimiento de unos requisitos determinados relacionados con los objetivos de la investigación y la existencia de unas mínimas condiciones que permitieran enfrentar el estudio con ciertas garantías de éxito.

La localización de dicho espacio se realizó en dos fases de aproximación. En la primera de ellas debía localizarse el *espacio macro*, el territorio en el que se encajaran las dinámicas sociales, territoriales y de movilidad de la población sujeto de estudio. En la segunda debía identificarse el *espacio micro*, esto es, el espacio residencial de dicha población, de cuya estructura funcional dependían las dinámicas de movilidad de su población.

Para la identificación del *espacio macro* se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

- El *espacio macro* debía comportarse como un “espacio cerrado” donde las actividades cotidianas de sus habitantes se desarrollaran mayoritariamente en su seno y donde, por ende, los desplazamientos de sus ciudadanos fueran fundamentalmente de carácter interno

- Debía, asimismo, contar con amplias capas de la población en situación de pobreza y en riesgo de exclusión social
- Debía contar con una mínima red de transporte colectivo
- Debía contar con un mínimo de información de base tanto de carácter territorial como demográfica, socioeconómica, relativa al servicio de transporte colectivo, etc.
- Debía, a ser posible, contar con la existencia de trabajos de investigación similares al que se proponía en el entorno regional-cultural inmediato que sirvieran de base para el desarrollo de la investigación propuesta
- Asimismo, debía ser un espacio donde no se hubieran desarrollado importantes experiencias de investigación en esta línea
- Igualmente, debía, a ser posible, y dadas las a priori dificultades técnicas previstas para desarrollar extensas fase de trabajo de campo en el escenario de la investigación, ser un lugar del que ya se tuviera un cierto conocimiento previo y una mínima red de relaciones tanto en el mundo académico como personal que permitieran acelerar el proceso de inmersión necesario para desarrollar la investigación
- Finalmente, debía ser un espacio con ciertas características culturales y lingüísticas asimilables por del investigador que facilitaran a éste no solo el proceso de inmersión y de comprensión del contexto sino el desarrollo de las diferentes técnicas y metodologías de investigación previstas con unas mínimas garantías de éxito.

La consideración de cada una de estas variables fue cerrando el cerco progresivamente. La ciudad escogida finalmente fue Lima Metropolitana. Se trataba de un espacio en el que la mayor parte de las actividades de sus ciudadanos se

desarrollaban en su propio seno, de una ciudad donde la pobreza se encontraba en cada uno de sus rincones y de un espacio urbano con una amplia red de transporte colectivo. Igualmente, contaba con importante información de base que aunque no muy amplia era suficiente para el desarrollo de los propósitos de la investigación. Asimismo, al mismo tiempo que en ella no se habían desarrollado amplias experiencias investigadoras en la línea de investigación propuesta, en su espacio regional inmediato sí se habían llevado a cabo estudios similares. Finalmente, además de ser un espacio con características culturales y lingüísticas similares a las del investigador, se trataba de un espacio en el que éste había vivido durante el período de tiempo suficiente como para establecer las redes de contactos suficientes como para que le facilitaran las tareas de investigación.

Identificado el *espacio macro* se debía, en segundo lugar, localizar el *espacio micro*, el escenario donde debía llevarse a cabo la investigación cualitativa con los sujetos de estudio. Para la identificación del *espacio macro* se tuvieron en cuenta, por un lado, el cumplimiento de tres exigencias en base a tres variables que inciden de forma determinante en los hábitos de movilidad, y, como en el caso del *espacio macro*, la existencia de unas condiciones acientíficas que permitieran enfrentar el estudio con ciertas garantías de éxito. Véanse:

- El espacio escogido debía presentar unas condiciones específicas de carácter territorial: debía ser un espacio con escasa concentración de funciones urbanas que obligara a sus habitantes a desplazarse fuera de éste para realizar sus actividades cotidianas
- Asimismo, debía ser un espacio que permitiera analizar el comportamiento y la percepción de los ciudadanos sujeto de estudio en condiciones a priori “extremas” de oferta de transporte; así, debía tratarse de un espacio con condicionantes negativos para la existencia de una buena oferta de transporte colectivo: no ser un lugar de paso, estar habitado por población de bajos recursos, incluir importantes espacios viales espacios sin pavimentar, tener una configuración orográfica que dificultara el acceso del transporte colectivo, etc.

- Igualmente, debía ser un lugar en el que la mayor parte de su población viviera en situación de pobreza y en permanente riesgo de exclusión social
- También debía tratarse de un lugar donde existiera algún estudio previo de carácter urbanístico, demográfico, socioeconómico, etc. que pudiera ofrecer al investigador un primer marco socioterritorial que facilitara la tarea investigadora
- Debía tenerse presente también la presencia en la zona de un mínimo de agentes sociales que permitieran al investigador el desarrollo de una primera fase de acercamiento mediante entrevistas exploratorias o técnicas similares y que a su vez pudieran facilitar la entrada de éste al área de estudio y el establecimiento de relaciones de confianza con sus habitantes
- Asimismo, para la selección del lugar debía tenerse presente que la situación de violencia o inseguridad en el seno o en el entorno de éste no pusieran en riesgo el éxito de la investigación ni la integridad del investigador
- En este mismo sentido debía tratarse de un lugar donde sus habitantes pudieran presentar una cierta predisposición a colaborar con la investigación
- Finalmente, debía tenerse en cuenta fuera mínimamente accesible al investigador en tanto que éste debería desplazarse a él con mucha asiduidad.

Sin lugar a dudas, una parte muy importante de los espacios periféricos de la ciudad de Lima cumplían buena parte de los requisitos exigidos: se trataba de espacios esencialmente monofuncionales, con condiciones a priori negativas para la prestación de servicio de transporte colectivo e integrados fundamentalmente por personas en situación de pobreza y riesgo de exclusión. Sin embargo, no todos estos espacios cumplían con el resto de condiciones exigidas. En muchos de ellos no existía ningún estudio previo realizado con el mínimo de detalle suficiente para comprender mínimamente la realidad específica del lugar. Asimismo, en la mayor

parte de éstos no trabajaban instituciones u organizaciones de carácter social o de otra índole que facilitaran al investigador desarrollar con ciertas garantías de éxito su trabajo de investigación. En la mayor parte de ellos tampoco se cumplían las mínimas condiciones de seguridad exigidas para el desarrollo de ésta. Asimismo, eran pocos los espacios de la ciudad donde sus habitantes manifestaran abiertamente su disponibilidad a colaborar con el investigador. Finalmente, la gran extensión de la ciudad limitó todavía más los espacios susceptibles de considerarse aptos para el desarrollo de la investigación.

La consideración de todos estos elementos dio lugar a la identificación de diversos espacios en los que desarrollar la investigación. La elección final de Juan Pablo II tuvo en cuenta, fundamentalmente, dos criterios: las facilidades ofrecidas por la universidad en la que se realizó la última de las estadías en Lima para contactar con los diferentes agentes sociales que trabajaban en la zona, y la predisposición tanto de los propios agentes como de los habitantes de dicha zona a colaborar en las diferentes fases y tareas de la investigación.

1.7.2 Juan Pablo II y el sistema urbano metropolitano

Dada la escasez de servicios educativos, sanitarios, comerciales, culturales y recreativos y de oportunidades laborales y de otra índole en su lugar de residencia, los habitantes de Juan Pablo II deben desplazarse a otros lugares del distrito²⁰ y de la ciudad para realizar sus actividades cotidianas. Es por ello que, antes de iniciar el análisis objeto de esta investigación se hace necesario, ni que sea muy brevemente, realizar una aproximación al área de estudio señalando aquellos elementos que ayudarán al lector a situarse en el contexto territorial y a comprender los fenómenos que aquí se analizan.

²⁰ Municipio.

El área aquí denominada genéricamente Juan Pablo II está formada por cerca de medio centenar de asentamientos²¹ que se hallan situados en una de las quebradas adyacentes al valle central del distrito de San Juan de Lurigancho en la ciudad de Lima (véanse Mapas 1.1, 1.2 y 1.3)²². Esta área tiene una población aproximada de 20.000 habitantes²³ la mayoría de los cuales, como se verá en capítulos posteriores²⁴, se encuentran en situación de pobreza o de extrema pobreza.

Tal como se señaló, el asentamiento Juan Pablo II se encuentra ubicado en el distrito de San Juan de Lurigancho²⁵. Dicho distrito está situado al este de la ciudad de Lima en una profunda y amplia quebrada localizada en la margen derecha del

²¹ Siguiendo el sentido de las agujas del reloj dichos asentamientos son: Miguel Grau, La Loma, Sagrada Familia, Nuevo Mundo, Nueva Mayoría, Keiko Sofía, Cerro Los Pinos, Cerrito La Libertad, Nuestra Señora del Sagrado Corazón de Jesús, San Francisco de Asís, 30 de Agosto, 9 de Febrero, César Vallejo, 1ero de Setiembre, Ampliación César Vallejo, La Lomas de Nueva Vida, Nuevo Horizonte, Nueva Vida, Sagrado Corazón de Jesús, Corazón de Jesús, Santiago Apóstol, Maravillas, Alto de Maravillas, Los Hijos de Juan Pablo II, La Alborada, San Martín, Santa Rosa, Las Casuarinas, Los Jardines de Canto Grande, Santa Rosita Milagrosa, Vista Alegre, Mi Perú, Nueva Vida D, Ampliación Juan Pablo II, Colina 14 de Enero, Nueva Vida C, Señor de Los Milagros, El Hueco del Arenal, el Arenal Alto y el A.H. Juan Pablo II formado por cinco etapas (véase Mapa 1.1).

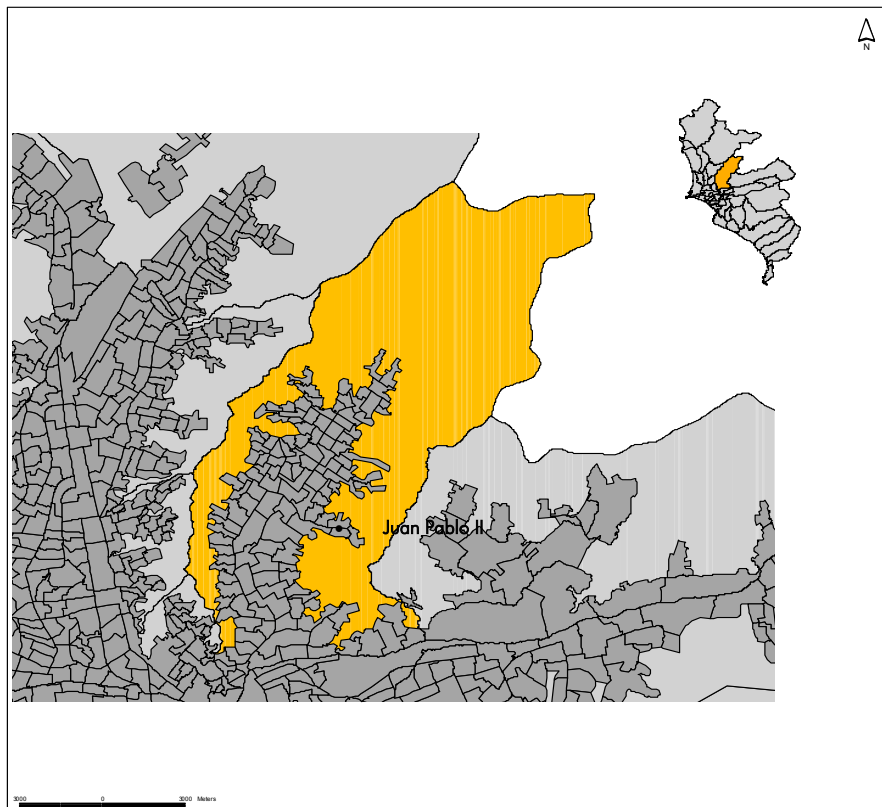
²² Si bien el área de estudio ha tomado el nombre de uno de los asentamientos que incluye no deben confundirse uno y otro.

²³ Resulta muy difícil afirmar con precisión cuantos son los habitantes de Juan Pablo II. Ello es debido fundamentalmente a la imprecisión de los datos y a la falta de correspondencia territorial de éstos con el ámbito de estudio de este trabajo. Así, por un lado, si bien el último censo realizado en Perú es muy reciente, del año 2005, en el momento de dar por concluida esta investigación el organismo responsable de dicho censo, el INEI, todavía no había facilitado los datos de población a nivel distrital e infradistrital. Por otro lado, dado que el censo anterior data de 1993 y que el crecimiento poblacional ocurrido en Juan Pablo II desde entonces ha sido de gran magnitud, cualquier referencia a dicho censo resultaría inevitablemente errónea. Asimismo, si bien desde 1993 se han realizado diversas proyecciones poblacionales, en los últimos años se han encontrado graves fallos en la realización de éstas (INEI, 2004) lo que conlleva que dichos datos tampoco puedan utilizarse para estimar la población de Juan Pablo II. A esto hay que añadirle el hecho que la Municipalidad de San Juan de Lurigancho no posee un padrón actualizado de la población del distrito y que si bien posee datos para el conjunto del municipio no dispone de datos desagregados por Zonas ni por Comunas. En el año 2003 la Universidad Nacional Federico Villareal (UNFV, 2003) realizó un censo en la zona; sin embargo, este censo se limita al A.H. Juan Pablo II por lo que resulta insuficiente para estimar la población de toda el área de estudio. En el mismo año el Instituto de Desarrollo Urbano CENCA (2003) recogió datos referentes a la población de la zona pero las diferencias en los límites del área de estudio tampoco permiten definir con exactitud la población de Juan Pablo II. Finalmente, la constante llegada de nuevas familias a la zona hace imposible cualquier intento de tener un dato actualizado sobre la población del área de estudio. Todos estos elementos impiden dar una cifra exacta del volumen de población que reside en Juan Pablo II. Es por ello que la cifra presentada en este trabajo debe entenderse únicamente como una aproximación.

²⁴ Véase 4.1 Juan Pablo II: un barrio popular.

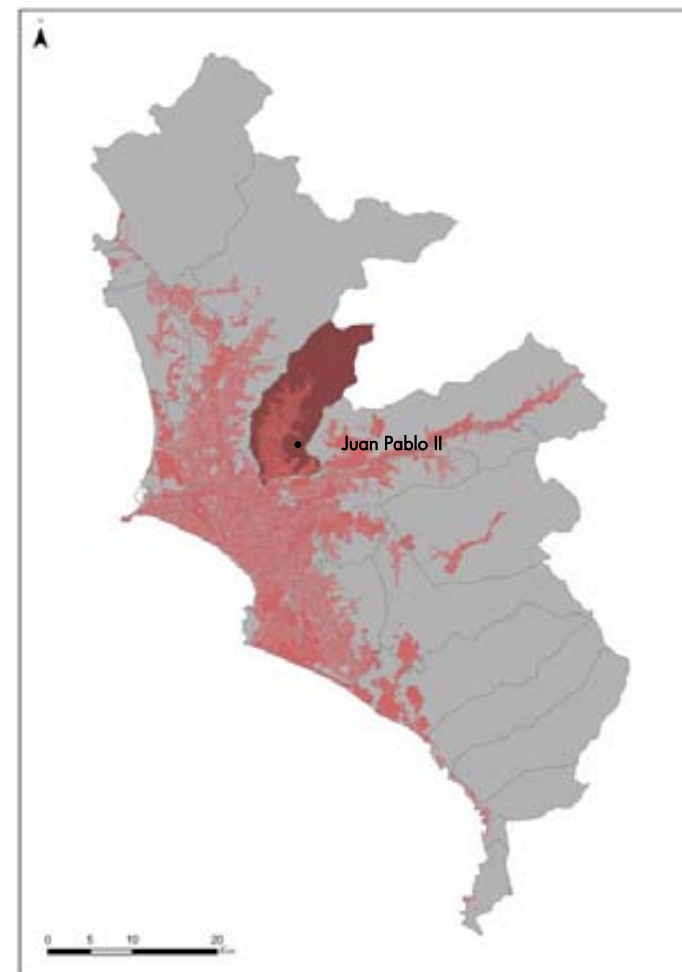
²⁵ Según la nueva división administrativa del municipio Juan Pablo II pertenece a la Zona n° 5 y a la Comuna n° 19 (San Juan de Lurigancho. Ordenanza n° 11. 14 de Agosto de 2003).

Mapa 1.2
Juan Pablo II. Localización



Fuente: elaboración propia

Mapa 1.3
San Juan de Lurigancho. Localización



Fuente: elaboración propia

río Rímac muy cerca del centro histórico de la ciudad (véase Mapa 1.3). Actualmente San Juan de Lurigancho cuenta con una población de aproximadamente 1 millón de habitantes²⁶ la mayor parte de los cuales son inmigrantes procedentes de diversas zonas del interior del país que se fueron instalando progresivamente en el distrito durante la segunda mitad del siglo XX. Asimismo, como se verá en el Capítulo 3, una parte importante de la población del distrito vive en condiciones de pobreza o de extrema pobreza.

Ambos espacios, Juan Pablo II y San Juan de Lurigancho, se encuentran en la ciudad de Lima²⁷. Con cerca de 8 millones y medio de habitantes²⁸, Lima es la capital económica y administrativa de un territorio fuertemente desequilibrado que concentra la mayor parte de la población, de la dinámica económica y de los servicios del país²⁹. Esta concentración demográfica, económica y de servicios es la expresión de una enorme centralización del poder tanto político como económico y social que ha generado un crecimiento desmesurado de la ciudad con una ocupación desordenada e irracional del espacio urbano (Riofrío, 1991).

²⁶ En el momento de cerrar esta investigación todavía no había resultados del Censo de Población de 2005 a nivel distrital. El dato más reciente que existe es una proyección realizada en base al censo de 1993 para el año 2000. Dicha proyección arroja una cifra de 831.634 habitantes. Sin embargo, se estima que en la actualidad la población de San Juan de Lurigancho pueda haber rebasado el millón de habitantes (Municipalidad de San Juan de Lurigancho, 2004).

²⁷ Si bien podrían identificarse con realidades sensiblemente distintas, para este trabajo se utilizarán indistintamente y como sinónimos los términos Lima Metropolitana, ciudad de Lima o área metropolitana de Lima para referirse a la misma realidad, esto es al continuo urbano que se extiende desde el núcleo histórico de Lima hasta las periferias más alejadas de las provincias de Lima y el Callao (dicha consideración se basa en lo establecido en el Decreto Supremo N°011-72-DM dictado el 25 de abril de 1972). Si bien actualmente el área urbana se extiende ligeramente más allá de los límites de estas provincias, se ha creído oportuno definir estos límites fundamentalmente por razones de carácter metodológico puesto que la mayor parte de datos estadísticos y de estudios realizados en posterioridad a esta fecha han considerado como límites de la ciudad los definidos por esta norma. Asimismo no deben confundirse estos términos con los de Lima Cercado y Región Metropolitana de Lima, refiriéndose el primero al distrito (municipio) central de la ciudad y el segundo a un área que incluye, además de al área metropolitana, a diversos pueblos y ciudades que aunque mantienen una fuerte relación con ésta están localizados fuera de las provincias de Lima y el Callao.

²⁸ Según el último censo realizado en el año 2005 las provincias de Lima y Callao tenían conjuntamente 8.331.257 habitantes.

²⁹ Lima concentra el 30% de la población nacional y el 44% de la población urbana censada. A la vez, aglutina el 44% del Producto Interior Bruto, el 86% de la recaudación tributaria, el 33% de la población económicamente activa y 43 de las 100 empresas más importantes (con más ingresos) del país. Asimismo, concentra el 34% de los centros de salud, el 50% de las camas de hospitales, el 59% de los médicos y el 33% de las universidades (públicas y particulares) (IELM & USIL, 1996; INEI, 2001a; INEI, 2001b; INEI, 2005).

La localización de la ciudad de Lima ha condicionado en gran medida su desarrollo urbano. Lima está situada en una gran llanura formada por los conos de deyección de los ríos Lurín, Rímac y Chillón encajados entre el océano Pacífico y los primeros contrafuertes andinos (véase Mapa 1.4). La presencia de esta gran llanura ha favorecido, sin duda, el crecimiento extensivo que ha caracterizado el desarrollo urbanístico de la ciudad. A la vez, la existencia de conos aluviales fértiles y de pampas secas y desiertos de arena ha condicionado la ocupación del suelo a razón del precio de éste. Así, como se verá en el tercer capítulo de esta tesis, mientras por lo general las clases medias y acomodadas han ido ocupando terrenos tradicionalmente agrícolas próximos al centro de la ciudad, las clases de bajos recursos han ocupado las tierras desérticas de escaso o nulo valor agrícola más alejadas del centro.

Del mismo modo, la presencia de los primeros contrafuertes andinos muy cerca de la costa ha generado por una parte una urbanización en espacios de fuerte pendiente³⁰, lo cual ha comportado graves problemas de satisfacción de los servicios básicos, y por otra el crecimiento de la ciudad a lo largo de los valles dejados por estos contrafuertes. La altura de éstos y su estructura radial ha implicado que la comunicación entre las periferias urbanas deba ser resuelta necesariamente pasando por el centro de la ciudad lo que crea importantes niveles de congestión de tránsito. A su vez, el surco producido por el paso de los ríos que cruzan la ciudad, especialmente el río Rímac, ha conllevado dificultades de comunicación y estructuración interna que han perdurado hasta la actualidad.

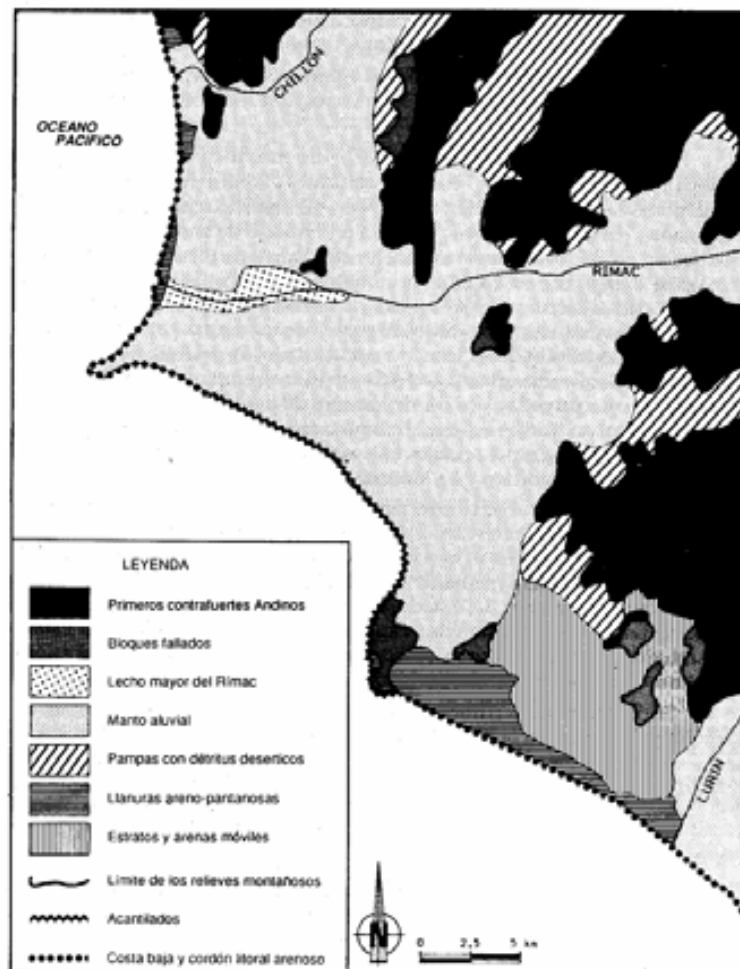
Lima Metropolitana está dividida en dos provincias, la Provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao (véase Mapa 1.5)³¹. La Provincia de Lima está dividida en 43 distritos y la Provincia Constitucional del Callao en 6. Cada uno de

³⁰ Como se verá en el Capítulo 4 este es el caso de Juan Pablo II.

³¹ La vigente Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972 de 26 de Mayo de 2003) determina que la Provincia de Lima es la Ciudad de Lima y, en consecuencia, la Capital de la República, para la cual establece un régimen especial. La Provincia Constitucional del Callao no es objeto de tratamiento especial por esta ley.

Mapa 1.4

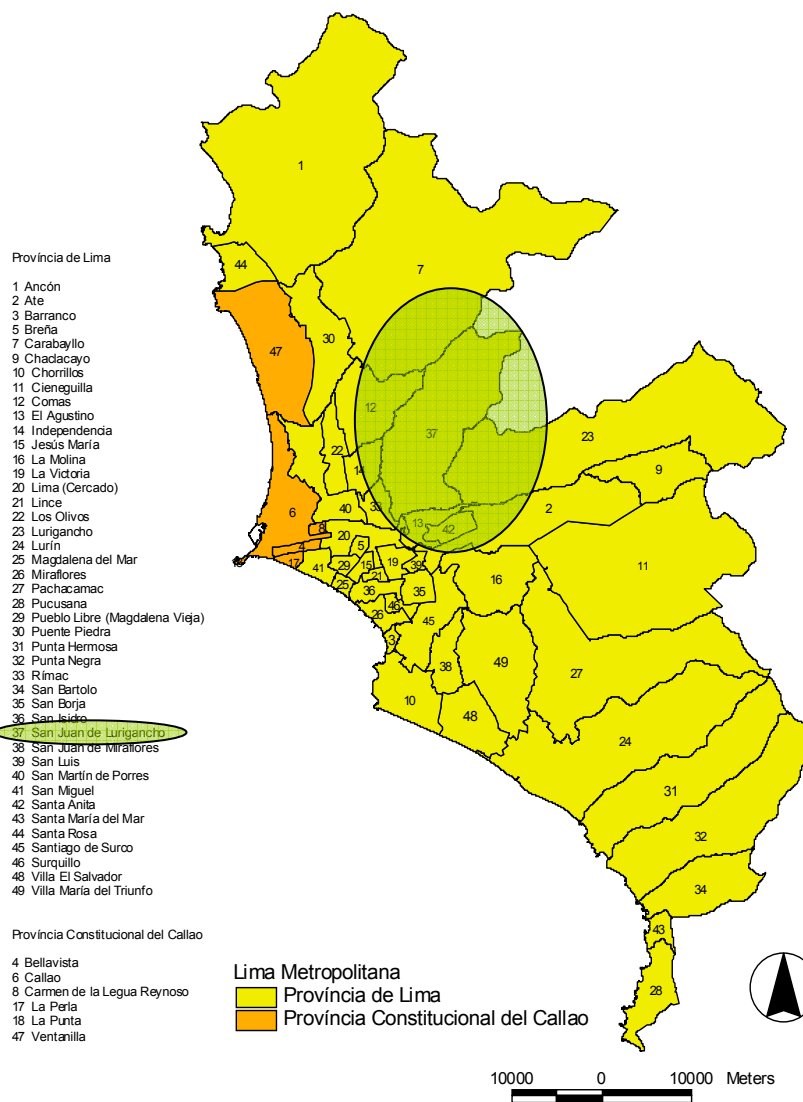
Lima Metropolitana. Esquema geomorfológico



Fuente: Driant, 1991

Mapa 1.5

Lima Metropolitana. División administrativa



Fuente: elaboración propia

los distritos tiene sus propias autoridades, alcalde y Concejo. A la vez, cada una de las provincias tiene su propio alcalde provincial que es, al mismo tiempo, alcalde del distrito central (el Cercado de Lima para la Provincia de Lima y el distrito del Callao para la Provincia Constitucional del Callao)³².

De este modo, sobre el territorio metropolitano actúan casi una cincuentena de gobiernos locales (47 de distritales y 2 de provinciales y distritales a la vez) a los que cabe sumar el mismo Estado y los gobiernos provinciales y distritales de las provincias y distritos contiguos que, como veremos más adelante, también intervienen en la administración de algunos servicios de Lima Metropolitana, cada uno de los cuales dispone de competencias diversas e imprecisas que, en ocasiones, pueden ser aplicables más allá de su ámbito jurisdiccional. Al mismo tiempo, es de señalar que no hay ningún tipo de gobierno supramunicipal que disponga de competencias de carácter metropolitano. Todo ello genera una situación confusa en cuanto a las competencias que tiene que asumir y administrar cada uno de estos entes administrativos; una situación que se ve agravada por una parte por la carencia de recursos efectivos para poder atender estas competencias y de otra por la sobreposición de funciones que esta indefinición conlleva.

Si bien se abordará con mucho más detalle en capítulos siguientes³³, antes de finalizar esta aproximación al sistema urbano metropolitano, debe señalarse que en Lima Metropolitana existe una importante centralización de servicios y funciones urbanas que obliga a la mayor parte de sus ciudadanos a acudir al centro de ésta para desarrollar sus actividades cotidianas.

³² Ley Orgánica de Municipalidades.

³³ Véase Capítulo 4.

CAPÍTULO 2

MOVILIDAD, TERRITORIO, POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL:
RELACIONES E INTERDEPENDENCIAS EN LAS CIUDADES
LATINOAMERICANAS

La aproximación a la inclusión, la integración y la cohesión sociales se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar de la vida en la ciudad. Desde el punto de vista territorial, esta participación, que en definitiva es el derecho a la ciudadanía¹, solo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad (Miralles, 2002). Así, los procesos de cohesión social pasan por permitir el acceso de todos los ciudadanos a las distintas actividades que ésta ofrece.

Tal como se verá en profundidad en los próximos apartados², la accesibilidad está condicionada por el modelo territorial y el modelo de movilidad de la ciudad los cuales, indefectiblemente, repercutirán en el grado de opcionalidad que tendrán los diferentes ciudadanos para realizar las distintas actividades ofrecidas en la ciudad. Sin embargo, la inclusión o integración de los ciudadanos en la sociedad, el ejercicio de ciudadanía plena, dependerán no solo de la estructura urbana, de la organización territorial y del servicio de transporte del lugar donde realicen sus actividades cotidianas sino, y especialmente, de las características individuales o colectivas (económicas, sociales...) de cada individuo.

En este sentido, la pobreza³, entendida como la insuficiencia de recursos que impide a los que la sufren satisfacer sus necesidades esenciales, puede ser considerada como un elemento que dificulte dicho ejercicio de ciudadanía plena. Efectivamente, por su condición socioeconómica los pobres son uno de los grupos sociales con más riesgo de exclusión social. Su condición de pobreza los excluye no solo del acceso a bienes y servicios considerados básicos sino que les limita, cuando no les impide, dotarse de las herramientas necesarias (educación, salud...) para superar dicha condición de pobreza. En un territorio donde será necesario recorrer grandes distancias en medios de transporte motorizados para desarrollar las actividades cotidianas, la disponibilidad, o no, de recursos económicos para hacer frente a

¹ Véase apartado 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

² Véanse 2.2 La movilidad y el territorio urbano y 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

³ Véase la definición de pobreza en el apartado 2.1.2 Pobreza: la dimensión económica de la exclusión.

dichas necesidades de desplazamiento devendrá uno de los factores esenciales en la superación de la exclusión, o, al contrario, en la persistencia de ésta.

Entre movilidad, territorio, pobreza y exclusión social, entonces, se establecen estrechos vínculos y fuertes relaciones e interdependencias. En este capítulo se abordan dichas interacciones ahondando en cada una de ellas.

2.1 POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Si bien los términos de pobreza y exclusión social son usados cotidianamente no significa que, incluso entre los ámbitos científicos, tengan un mismo significado para todos aquellos que lo usan. El debate intelectual sobre los significados de estos términos todavía sigue abierto de tal forma que actualmente es frecuente la utilización de diversos términos para referirse a un mismo concepto y de la asociación de diversos conceptos a un mismo término.

Este apartado pretende, por un lado, mostrar la posición del autor en este debate indicando cuales son los significados de pobreza y exclusión social sobre los que se sustentará esta investigación y, por otro, poner de manifiesto los vínculos existentes entre estos conceptos y los de ciudadanía y derecho a la ciudad. Finalmente se discutirá la relación entre estos términos y sus antónimos conceptuales de inclusión, integración y cohesión social.

2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad

El término *exclusión social* apareció por primera vez en 1965 en la obra *L'exclusion sociale. Étude de la marginalité dans les sociétés occidentales* de J. Klanfer como una nueva conceptualización de la problemática de los grupos que quedaban al margen de la dinámica de crecimiento económico del occidente industrial (Klanfer, 1965). Desde entonces el debate intelectual acerca de este nuevo concepto todavía no se ha cerrado. De todas formas, y a pesar de las críticas todavía vigentes, el

concepto de exclusión social consiguió imponerse a partir de los años noventa de tal forma que cada vez más autores lo utilizan para hacer referencia a las “fisuras relacionadas con el estatus y la praxis de la ciudadanía, la identidad, la pertenencia y la participación en los circuitos de la sociedad del bienestar” (Lemkow et al., 2000).

En este sentido el Consejo Económico y Social define la exclusión como la acumulación de desventajas medidas a partir de las privaciones respecto a los bienes considerados básicos (Consejo Económico y Social, 2001). En esta misma línea, aunque insertando nuevos ítems, se inscribe el sociólogo Salvador Giner cuando define la exclusión social como el “proceso social de separación de un individuo o grupo respecto a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a las que otros sí tienen acceso y disfrutan” (Giner et al., 1998) refiriéndose a una situación de privación en la que se encuentran determinados individuos o colectivos expulsados del mercado de trabajo y del consumo económico, que padecen serias dificultades para mantener un mínimo de relaciones sociales y que no tienen acceso a determinados bienes culturales. Alrededor de esta misma cuestión gira el concepto de exclusión social utilizado por Rosa Mur en su trabajo sobre la pobreza y la exclusión social en Barcelona. Según dicha autora la exclusión social es un “fenómeno de falta de acceso, de no-pertenencia o de no-inclusión, que puede ser unidimensional o afectar a varias esferas vitales de los individuos o comunidades –por ejemplo la educación, la sanidad, el trabajo, la familia, la vivienda, etc.-” (Mur, 2003).

La Comisión Europea introduce una nueva variable a las nociones de exclusión expuestas hasta ahora: el concepto de ciudadanía y derechos ciudadanos. Así, define la exclusión social como el “alejamiento total o parcial del campo de aplicación efectiva de los derechos del ser humano” (Commissioin Européenne, 1994). Esta definición se enmarca dentro del concepto de ciudadanía social que propone Marshall (1992) que implica derechos civiles y políticos, derecho a un mínimo bienestar económico y de seguridad y derecho a participar plenamente del patrimonio social y a vivir según unos niveles dignos de vida.

Tal como se ha señalado, la exclusión social se puede definir como la imposibilidad de un sujeto o grupo social para participar efectivamente a nivel económico, social, cultural, político e institucional. En base a esta definición se puede afirmar que el de exclusión social es un concepto multidimensional que contiene aspectos materiales e inmateriales de participación económica, social, política y cultural en la sociedad (Tohá, 2000). En este sentido, a nivel conceptual la mayor parte de los autores están de acuerdo en identificar cuatro dimensiones de la exclusión social: la dimensión económica, la dimensión social, la dimensión política y la dimensión cultural (Gacitúa & Davis, 2000; Clert, 2000; Trouillot, 2000)⁴.

La *dimensión económica* se refiere a la incapacidad de un individuo o un grupo social para generar ingresos suficientes y estables que garanticen la satisfacción de las necesidades consideradas básicas (Gacitúa & Davis, 2000; Clert, 2000).

En su *dimensión social* la exclusión implica la pérdida de la ubicación social, de la dignidad y de los vínculos con el resto de la sociedad (Alianza Social Continental, 1999). Esta dimensión se refiere a la precaria o incluso carencia de inserción en las redes sociales extrafamiliares que incluyen contactos estrechos con parientes y vecinos así como la participación en organizaciones sociales de la sociedad civil o las relaciones con las instituciones sociales proveedoras de los distintos servicios públicos (Clert, 2000).

La *dimensión política*, también denominada política e institucional o simplemente institucional, se refiere a la carencia de derechos civiles y políticos que garanticen la participación ciudadana (Gacitúa & Davis, 2000). Dicha dimensión abarca derechos y desigualdades entre los miembros de una sociedad donde se excluye a algunos grupos (mujeres, minorías étnicas o religiosas, migrantes, etc.) del derecho a participar y tener representación política en los procesos de toma de decisiones

⁴ Algunos autores, como Gacitúa & Davis (2000), obvian la dimensión social en cuanto la consideran incluida en las demás dimensiones.

siendo privados, de esta forma, de sus derechos humanos o políticos (Clert, 2000; Bessis, 1995; Alianza Social Continental, 1999).

Finalmente, la *dimensión cultural* está referida al riesgo de exclusión de un individuo o un grupo social derivado de la no pertenencia y/o el desconocimiento de los valores, las actitudes, el idioma, etc. de la cultura dominante en la sociedad (Clert, 2000). Esta dimensión es particularmente relevante en contextos como el latinoamericano donde coexisten varias culturas y grupos étnicos. Este tipo de exclusión, como señala la propia Clert, se da, por ejemplo, entre los niños indígenas en su proceso de aprendizaje debido a su falta de familiaridad con el idioma dominante. Asimismo, también es común entre las personas que han emigrado del campo a la ciudad. Dichas dificultades les obstaculizan o impiden participar plenamente de la acción cultural que se desarrolla a su alrededor.

Lejos de entenderse como una clasificación de las diferentes modalidades o formas de exclusión social, la multidimensionalidad sugiere la necesidad de comprender como interactúan estas dimensiones y como estas interacciones mantienen o arrastran a una persona a una situación de desventaja social a través de un proceso acumulativo. Asimismo, estas dimensiones, que evocan la clásica división de las sociedades en las esferas económica, política, social y cultural, se acumulan para dificultar la capacidad de los individuos y grupos sociales para cambiar su posición en la sociedad (OIT, 1995; OIT, 1996).

En este sentido, como se verá más adelante⁵, la pobreza puede ser considerada como factor de exclusión (Sojo, 2000; Clert, 2000). Así, un bajo nivel de ingreso permanece como un factor esencial e irrefutable en la persistencia de la exclusión de los derechos sociales. Igualmente, la pertenencia a una *etnia* determinada⁶ puede devenir un factor de exclusión en determinadas sociedades (Valle Silva,

⁵ Véase 2.1.2 Pobreza: la dimensión económica de la exclusión.

⁶ Asociada no solo a un aspecto físico sino, y especialmente, a un estigma predeterminado.

2000; Clert, 2000; Sojo, 2000))⁷. Asimismo, el género aparece como factor de exclusión en aquellas sociedades donde los roles de cada uno de los sexos están estrictamente definidos y dejan poco lugar a la flexibilidad (Trouillot, 2000; Tohá, 2000; Clert, 2000)⁸. La *condición etaria* deviene también un factor de exclusión en cuanto se considera a personas de determinada edad no aptas para realizar actividades específicas (Tohá, 2000)⁹. De la misma forma, cuestiones como el *nivel educativo*, el *grado de conocimiento del idioma dominante* o el *nivel de asimilación de los valores predominantes* pueden ser determinantes para la integración en la sociedad (Tohá, 2000)¹⁰. La *carencia o la deficiencia de redes sociales de relación y solidaridad* puede entenderse también como causa o factor de riesgo de exclusión (Clert, 2000)¹¹. Finalmente, las *posibilidades de participación en los procesos de toma de decisiones* pueden influir de forma determinante en el grado de inclusión de un individuo o un colectivo social (Sojo, 2000).

En base a estas tipificaciones pueden definirse distintos tipos de exclusión. Así, podemos identificar procesos de exclusión económica, exclusión del mercado de trabajo, exclusión en los recursos educativos, exclusión de los servicios sanitarios, exclusión de la participación en sociedad, exclusión política e institucional, exclusión cultural, etc. (Mur, 2003; Lemkow et al., 2000). De hecho, podríamos identificar tantos tipos de exclusión como lugares, actividades o círculos de los que las personas podemos disfrutar o ser excluidas siendo difícil, e innecesario, establecer una frontera entre cada uno de ellos¹².

⁷ Véase al respecto el trabajo de Carine Clert (2000) en donde se discute la importancia de la apariencia física como un factor de riesgo de exclusión.

⁸ En este sentido los papeles de género tradicionales tienden a excluir a la mujer de cuestiones tan esenciales para el desarrollo personal y colectivo como la educación o las posibilidades de financiamiento.

⁹ Es común el rechazo que muestran los empresarios respecto a las personas de más de 45 o 50 años encontrándose éstas en verdaderas situaciones de vulnerabilidad ante situaciones de despido laboral.

¹⁰ En este sentido la baja calidad o la carencia de información pueden jugar un papel importante en la exclusión de los derechos sociales.

¹¹ La ruptura de la solidaridad comunitaria y familiar es en muchos países una de las causas importantes para pasar por debajo del umbral de pobreza.

¹² En este sentido podríamos identificar un sinnúmero de tipos de exclusión como la exclusión de la vivienda, exclusión de los servicios urbanos, la exclusión del servicio de agua potable, la exclusión

La *exclusión económica* se refiere a los procesos por los cuales determinados individuos o colectivos sociales quedan al margen de la participación en la economía, de un empleo estable, del acceso a bienes raíces y del acceso al crédito (Alianza Social Continental, 1999).

Hablaremos de *exclusión del mercado laboral* para referirnos a los procesos que conducen a un acceso diferenciado a las oportunidades de trabajo. En este sentido se pueden identificar dos grandes modalidades de exclusión del mercado de trabajo: el desempleo y el empleo precario¹³ (Clert, 2000).

Nos referiremos a la *exclusión en los recursos educativos y sanitarios* cuando hablemos del conjunto de procesos que dejan a un colectivo de ciudadanos al margen del derecho de educarse y formarse y de acceder a los servicios sanitarios que les permitan gozar de una buena salud (Mur, 2003).

En su sentido más acotado la *exclusión política e institucional*, también llamada exclusión de la participación en sociedad, se refiere al acceso desigual al ejercicio completo de los derechos políticos y libertades civiles (Perry, 2000), especialmente por lo que hace a los derechos básicos: elegir y ser elegido. Se trata de prácticas sociales que disminuyen la satisfacción de los derechos civiles y políticos de los ciudadanos porque niegan funciones básicas del ejercicio de la política (Sojo, 2000)¹⁴.

La *exclusión cultural* está relacionada con la marginalización de ciertos sectores sociales que no participan de los códigos básicos para comunicarse e interactuar con la sociedad (lenguaje, alfabetización y educación escolar, adherencia a valores éticos y religiosos). Puede entenderse también como exclusión cultural la

del alumbrado público, la exclusión del acceso a determinados servicios culturales, la exclusión de un medio ambiente sano, y un largo etcétera.

¹³ El trabajo o empleo informal, tan abundante en América latina, puede ser considerado como una forma de empleo precario.

¹⁴ En su trabajo sobre la dinámica sociopolítica de la exclusión social Carlos Sojo (2000) analiza en detalle esta cuestión para los países de América Latina.

discriminación contra ciertas personas consideradas de inferior categoría y, como resultado, sujetos a un tratamiento diferenciado y humillante en las relaciones sociales (Sojo, 2000).

Además de estos factores o tipos de exclusión de carácter económico y social existe una exclusión de base territorial. La construcción de un territorio basado en los principios del funcionalismo y con características suburbanas donde la mayor parte de la población reside en las zonas periféricas de la ciudad infradotadas de los servicios básicos, hace que dicha población no tenga un acceso igualitario a los recursos sanitarios o educativos y que no disfrute de las mismas oportunidades laborales o de participación en sociedad (Miralles, 2002).

A su vez, la presencia de estos recursos u oportunidades en zonas alejadas de sus lugares de residencia, normalmente el centro de la ciudad, obliga a estos ciudadanos a desplazarse cotidianamente desde sus lugares de residencia hasta las áreas donde están ubicados estos servicios y oportunidades. Para poder realizar estos desplazamientos dependerán, asimismo, de un sistema de transporte que satisfaga sus necesidades de viaje cotidianos (Avellaneda, 2002).

Su inclusión o integración en la sociedad, entonces, el ejercicio de ciudadanía plena, dependerá no solo de sus características individuales o colectivas (económicas, sociales...) sino, y especialmente, de la estructura urbana, de la organización territorial y del servicio de transporte del lugar donde realice sus actividades cotidianas. Podemos hablar, en este sentido, de otros tipos de exclusión: la exclusión espacial y la exclusión del transporte. Ambas formas de exclusión se sobreponen a las citadas anteriormente haciendo de estos elementos, el territorio y el transporte, piezas clave para entender los procesos de exclusión y, asimismo, para darles solución¹⁵.

Cada uno de estos tipos de exclusión puede tener el origen en diversos factores de los citados anteriormente y a la vez cada uno de estos tipos de exclusión puede dar

¹⁵ Estos elementos se desarrollan ampliamente en los capítulos 3 y 4.

lugar a otros. Así, la exclusión del mercado laboral, sea por razones etarias, de género o culturales, puede comportar también una exclusión de la vivienda, los recursos educativos o los servicios sanitarios. A su vez, la exclusión de los recursos educativos puede comportar una deficiente preparación para disfrutar las oportunidades laborales que el mercado ofrece o para satisfacer los derechos políticos básicos: elegir y ser elegido. Asimismo, la carencia o deficiencia de una red social de solidaridad en un individuo o un colectivo desempleado o con empleo precario puede acentuar aún más su exclusión económica y social. Finalmente, como se observará en el capítulo 7¹⁶, la exclusión del transporte puede originar una exclusión espacial que genere una exclusión del mercado laboral, de la educación o de la salud.

De esta forma, personas, grupos y poblaciones enteras ven recortados sus derechos de ciudadanía porque al haberseles privado de educación y de salud se les excluye del medio que daba acceso a la esfera productiva lo cual no les priva únicamente de ingresos sino que les despoja de su condición social y les niega toda existencia en la sociedad alejándolos de los círculos en los que se toman las decisiones (Bessis, 1995).

La noción de exclusión sugiere, asimismo, una naturaleza dinámica y de proceso (Lemkow et al., 2000). Tal como expresan Gacitúa y Sojo (2000), la exclusión social “no debe ser entendida como una categoría o un estatus en el que ciertos grupos sociales se encuentran o pueden llegar. La exclusión social debe ser conceptualizada como un proceso”. El valor del concepto de exclusión social radica en el hecho que permite comprender como se encadenan diversos factores de riesgo (económicos, sociales, político-institucionales o culturales) que llevan a que ciertos grupos sociales se encuentren en una situación de clara desventaja y desigualdad social.

¹⁶ Véase 7. El transporte colectivo urbano como condicionador de los procesos de cohesión y exclusión social.

Así, el de exclusión social es un concepto dinámico que permite observar estas variables (económica, política, social y cultural) como procesos y no como un fenómeno estático (Tohá, 2000). En este sentido la noción de exclusión social hace referencia a un conjunto de procesos que contribuyen a aumentar la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales frente a factores de riesgo que pueden llevarlos a una situación de pobreza y vulnerabilidad social (Gacitúa y Davis, 2000).

En este mismo sentido, la Comisión de las Comunidades Europeas califica la exclusión social como “un proceso y no como un resultado concreto” (FLACSO et al., 1995). Así, señala que la exclusión se refiere a los mecanismos por los cuales las personas y los grupos son rechazados de la participación en los intercambios, las prácticas y los derechos sociales constitutivos de la integración social, y por lo tanto de la identidad. En este sentido la exclusión social debe ser entendida como el resultado de un proceso históricamente condicionado y sensible a variaciones en el ambiente político, económico, social y cultural lo que muestra que la exclusión es el proceso que la genera y no el dato que indica una desventaja social relativa (Sojo, 2000).

De la misma forma se expresan tanto la EFILWC como Michel-Rolph Trouillot cuando afirman que la exclusión social es el proceso a través del cual las personas y grupos son total o parcialmente excluidos de su completa participación en la sociedad en la que viven (EFILWC, 1995) o que la exclusión social “es tanto un proceso acumulativo como circular” (Trouillot, 2000). Asimismo, Gacitúa y Davis (2000) indican que la exclusión es el resultado de un proceso en el que son determinantes la evolución y la acumulación de factores de riesgo en circunstancias históricas particulares.

Esta visión dinámica responde a la necesidad de responder al “cómo” y al “por qué” del proceso que lleva a los individuos a vivir una situación de exclusión social para valorar el alcance de los impactos en la vida de las personas, familias y entornos sociales donde se manifiestan más claramente (Lemkow et al., 2000). Así, diversos autores elaboran una propuesta en la cual se distinguen diferentes espacios

sociales por donde pueden transitar los individuos a lo largo de su vida. En primer lugar se define una “zona de integración” donde se encuentran las personas que disfrutaban de un trabajo estable y de unas relaciones sólidas a nivel vecinal y local. Con la crisis de la ocupación este espacio deja de ser compacto. En segundo lugar encontraríamos una “zona de vulnerabilidad” en la cual la precariedad laboral, la fragilidad de la protección social y la inestabilidad que se deriva de las relaciones familiares y sociales, dibuja un escenario de riesgo social. En último lugar, la “zona de exclusión” se caracteriza por la expulsión del mercado de trabajo, del consumo económico y de las relaciones sociales (Castel, 1992; García Roca, 1993; Aguilar, Gaviria & Laparra, 1995).

La exclusión social se explica tanto por las propias capacidades y necesidades de los individuos como por las características sociales, económicas y políticas del lugar donde residen. De esta forma, la exclusión será relativa, o estará en relación a, las necesidades básicas que socialmente se considera que hay que cubrir y que varían con las coordenadas espacio-tiempo de cada persona y también dependen de las relaciones de intercambio, reciprocidad y redistribución de que cada individuo pueda gozar en su comunidad. En este sentido, el fenómeno al que la exclusión social se refiere no alude a la pertenencia a un grupo sino a la calidad o intensidad de esta pertenencia (Sojo, 2000).

Asimismo, la población puede quedar excluida de forma relativa (parcial) o absoluta en función de su grado de exclusión (Pírez, 2000). La exclusión absoluta puede tener una base territorial cuando la población reside en áreas no cubiertas por determinados servicios (educativos, sanitarios, alumbrado, agua potable, etc.) o por los medios de transporte cotidianos que podrían llevarlos a los lugares donde si existen estos servicios. La exclusión relativa indica que la población está vinculada al servicio o infraestructura pero que no lo recibe en las mismas condiciones cualitativas y cuantitativas que lo hace el promedio de la población de la ciudad. En este caso también puede tratarse de una exclusión territorial cuando la población reside en áreas en las que el servicio llega en menor cantidad y calidad.

El concepto de exclusión social contiene una dimensión objetiva y otra subjetiva, en cuanto considera tanto las condiciones efectivas en que se encuentran los sujetos como también la percepción que éstos tienen de dicha situación. Por una parte la exclusión permite identificar factores de riesgo objetivos, como pueden ser la ubicación espacial, la dificultad o imposibilidad de acceder al mercado laboral, o la falta de dominio de un idioma. Por otra parte, el enfoque de la exclusión social introduce al análisis la construcción social que hacen los sujetos referente a esos factores tanto en cuanto a cómo ellos se perciben a sí mismos como a los mecanismos de acción que ponen en marcha basados en esa interpretación del factor de riesgo (Clert, 2000)¹⁷.

Por otro lado, la exclusión social se puede representar como la acumulación en el tiempo y el espacio de riesgos específicos que dificultan o impiden la realización de ciertos derechos ciudadanos (civiles, económicos, sociales, culturales y políticos) y la integración del grupo social afectado con su medio o la sociedad. En palabras de Jordi Borja (2001b) “la ciudadanía es un estatus, es decir, un reconocimiento social y jurídico por el que una persona tiene derechos y deberes por su pertenencia a una comunidad, en general de base territorial y cultural”. Según subraya este autor, dicha condición de ciudadanía supone la igualdad de todos los ciudadanos que conviven bajo unas mismas leyes y un mismo territorio. En consecuencia, la pérdida de la condición de ciudadanía, esto es, de los derechos ciudadanos establecidos, conduce a la desigualdad social.

El sociólogo británico T. H. Marshall, en su obra *Citizenship and social class*, diferencia tres niveles de derechos ciudadanos: la dimensión civil, la dimensión política y la dimensión social. La dimensión civil, donde estarían contemplados los derechos a las libertades individuales, se relaciona con las libertades de expresión, asociación, creencias y libertades esenciales. La dimensión política, que parte del derecho a la autodeterminación y la participación en el ejercicio del poder político, se relaciona con las oportunidades de elección y representación política. Y la

¹⁷ Véase al respecto el trabajo de Clarine Clert en donde se discute la importancia de la apariencia física como un factor de riesgo, la interpretación que hacen de dicho fenómeno los sujetos y su reacción ante dicho proceso de discriminación.

dimensión social, constituida por el derecho a un mínimo bienestar económico y social, alude a un rango que va desde el derecho a un mínimo bienestar y seguridad económica hasta el derecho de compartir plenamente la herencia social y a vivir la vida de acuerdo con los cánones prevalecientes en la sociedad (Marshall, 1992).

El planteamiento inicial de Marshall fue complementado más tarde por Bottomore (Marshall & Bottomore, 1998) distinguiendo el concepto de ciudadanía formal, definida como la pertenencia a un Estado Nación, del de ciudadanía sustantiva, referida a la disposición de derechos y a su capacidad de ejecución con cierto grado de participación en los ámbitos público y privado, dentro de las tres áreas definidas por Marshall.

Partiendo de estas concepciones, podemos definir la ciudadanía como “el disfrute de una serie de derechos y valores que suponen integración y participación del individuo con su medio” (Ordóñez, 2000). Siguiendo este esquema, podemos afirmar que la exclusión consiste en la imposibilidad de un sujeto o grupo social para insertarse en la sociedad y ser, así, un ciudadano pleno (Tohá, 2000).

De la misma forma, partiendo de la idea que el concepto de exclusión supone la ausencia de derechos, se puede definir la exclusión social como “el proceso dentro del cual grupos enteros de la sociedad son privados de una participación real” (Alianza Social Continental, 1999). Así, aquellos que no gozan de las libertades y de los derechos del común de los ciudadanos pueden ser considerados excluidos de la sociedad (Lemkow et al., 2000).

Cabe decir, antes de seguir con la conceptualización de esta noción, que los derechos son siempre un umbral que no se alcanza plenamente en tanto que el logro de unos crea nuevas necesidades y presenta nuevos objetivos. En este sentido no debe entenderse la idea de ciudadanía plena cómo un fin a alcanzar sino cómo un escenario donde la ciudadanía dispone de recursos para confrontar los déficits observados y propiciar su superación (Sojo, 2000).

Entre los derechos ciudadanos existe el derecho de todas las personas a disfrutar de la vida en la ciudad. El derecho a la ciudad, como lo conceptualizó Henri Lefevre a finales de los sesenta, viene definido como el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de los servicios, las actividades, los espacios públicos, un medio ambiente sano, etc. que se encuentran en una ciudad (Lefèbvre, 1969).

Asimismo, según quedó expresado en la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*¹⁸, el derecho a la ciudad puede definirse como “el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social y debe ser comprendido como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado” (Foro Social Mundial, 2003).

Asimismo, este documento enfatiza en la idea que el derecho a la ciudad es la expresión fundamental de los intereses colectivos, sociales y económicos debiéndose lograr haciendo de la ciudad “un espacio social de usufructo colectivo de sus riquezas, cultura, bienes y conocimiento para cualquiera que en ella viva” (Foro Social Mundial, 2003).

El derecho a la ciudad en condiciones de igualdad solo es posible garantizando la accesibilidad de todos los ciudadanos a las distintas zonas y lugares de la ciudad. Este derecho al acceso (Arana, 2001), conceptualizado también como derecho a llegar (Miralles, 2002; Cebollada, 2003), está condicionado, como se verá más adelante¹⁹, por el modelo territorial y el modelo de movilidad presentes en la ciudad. Así, el nivel de exclusión o inclusión de la población de una ciudad

¹⁸ La elaboración de dicha Carta surgió del proceso participativo iniciado a raíz de la celebración del Seminario Mundial por el Derecho a la Ciudad – Contra la Desigualdad y la Discriminación realizado en Febrero de 2002 en el marco del Foro Social Mundial.

¹⁹ Véanse 2.2 La movilidad y el territorio urbano y 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

dependerán en gran medida tanto del modelo de organización territorial como del nivel y la calidad del servicio de transporte urbano.

2.1.2 Pobreza: la dimensión económica de la exclusión ²⁰

De las cuatro dimensiones antes señaladas²¹, la pobreza hace referencia a la dimensión económica de la exclusión. Efectivamente, si, como veíamos, la exclusión está definida por los procesos y mecanismos que determinan que ciertos sectores sociales no tengan las mismas oportunidades de estar integradas que otros, la pobreza juega un importante papel en dichos procesos. Así es, la expresión de la desventaja que grupos sociales experimentan como resultado de prácticas que discriminan o erosionan la satisfacción de sus derechos está íntimamente relacionada con la situación de pobreza que viven determinados sectores de la población.

En este mismo sentido, si consideramos los factores de exclusión como el conjunto de procesos sociales que pueden identificarse como generadores de situaciones de marginación (IGOP, 2002), la condición de pobreza, o de riesgo permanente de caer en ésta, se considera como un factor participante de la exclusión social (Tohá, 2000).

La pobreza, así, aparece como un componente central de la exclusión social. ¿Pero qué entendemos específicamente por pobreza? La diversidad de interpretaciones y la importante mutación de contenido que dicho concepto ha sufrido a lo largo de los últimos años, obliga a establecer con rigor la noción de pobreza que será utilizada en este trabajo.

²⁰ Antes de iniciar este apartado es importante clarificar que existen perspectivas que extienden el concepto de pobreza y lo consideran como un fenómeno multidimensional equivalente al de exclusión social. Un ejemplo de ello es el Índice de Pobreza Humana (IPH) utilizado por el PNUD. Otros casos donde se utiliza el concepto de pobreza de forma amplia son el trabajo de Ian Gough y Gunnar Olósson (Editores) *Capitalism and social cohesion: essays on exclusion and integration* (1999) y A. S. Bahlla y Frederic Lapeyre (Editores) *Poverty and exclusion in a global world* (1999). Pero éste no es el enfoque de este trabajo. Como ya se argumentó, en este estudio la noción de pobreza hace referencia exclusivamente a la dimensión económica de la exclusión.

²¹ Véase 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

La pobreza, según la concepción adoptada por este estudio, es la carencia en la satisfacción de las necesidades consideradas básicas (Tohá, 2000) o, dicho de otro modo, la consecuencia de una insuficiencia de recursos que impide a los pobres satisfacer sus necesidades esenciales y los priva del acceso a ciertos servicios considerados básicos (Bessis, 1995).

En este mismo sentido, la pobreza puede definirse como la situación socioeconómica que caracteriza a la población que no alcanza el nivel mínimo de satisfacción de las necesidades definidas culturalmente como básicas (INEI, 2000b). Esta situación, como señala Townsend (1993), no es únicamente fruto de sus propias características sino también de la propia estructura e interrelaciones establecidas en la comunidad. Así, este autor define la pobreza como la falta de cobertura de las necesidades básicas que se corresponde a dos elementos distintos: a un mínimo de requerimientos que permitan que las personas y los hogares puedan acceder a un determinado nivel de consumo privado –comida, vivienda, ropa, mobiliario e insumos para el hogar– y, en segundo lugar, a la provisión de determinados servicios esenciales por parte de la comunidad.

Tal como se señaló²², la condición de exclusión no es una situación estática e invariable sino que puede cambiar a lo largo de la vida en función de los diversos factores a los que un individuo o una colectividad están expuestos a lo largo de su existencia. Ello supone que, si bien a nivel conceptual no existen personas o grupos sociales perfectamente integradas ni totalmente excluidas, pues su situación puede variar en función de los factores de exclusión a los que esté expuesto, existan importantes colectivos sociales que se encuentren en una situación de vulnerabilidad que puede conducirlos de la condición de inclusión relativa a la situación de riesgo de exclusión social (Sojo, 2000). Así, los colectivos vulnerables serán aquellos que su situación económica, su condición laboral, su grado de formación, su estado de salud, sus redes sociales de solidaridad, su condición de género o su situación en la

²² Véase 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

pirámide etaria no les permita una integración plena en la sociedad. Las personas en situación de pobreza son, sin duda, uno de ellos.

Por su condición socioeconómica los pobres son uno de los grupos sociales con más riesgo de exclusión. Su condición de pobreza los excluye no solo del acceso a bienes y servicios considerados básicos sino que les limita, cuando no les impide, dotarse de las herramientas necesarias (educación, salud...) para superar dicha condición de pobreza.

Dicha limitación se incrementa cuando estos pobres residen en áreas alejadas del centro de la ciudad donde la dotación de servicios e infraestructuras de servicios básicos es escasa. En estos casos, la dificultad de acceder a dichos servicios básicos, localizados normalmente lejos de su lugar de residencia, se suma a la propia dificultad económica inherente a su situación de pobreza. No es de extrañar, en este sentido, que a pesar de las pésimas condiciones de seguridad y salubridad en que viven muchas familias que residen en los centros históricos de las ciudades latinoamericanas y de las constantes ofertas que reciben de los organismos públicos para abandonar sus moradas a cambio de ofrecerles una vivienda digna en condiciones económicas muy favorables (incluso a coste cero), éstas se niegan a dejar sus hogares aduciendo que si bien en el centro de la ciudad viven en malas condiciones habitacionales por lo menos no necesitan realizar grandes desplazamientos, con el coste económico y temporal que ello requiere, para acceder a los servicios sociales, sanitarios, educativos... que les permitan satisfacer sus necesidades básicas²³ (Avellaneda, 2002).

Para determinar el colectivo de personas que viven en situación de pobreza es necesario medir la pobreza. El método más utilizado internacionalmente para medir la pobreza entendida como aquí se ha expuesto, es el *Método de la línea de pobreza por consumo* que establece un valor per cápita de una canasta mínima de consumo necesario para la sobrevivencia. Esta canasta mínima de satisfactores

²³ En muchas ocasiones las promociones de vivienda social se localizan en las áreas periféricas de la ciudad.

esenciales permite una diferenciación de los niveles de pobreza. La línea de pobreza extrema (LPE) corresponde al valor per cápita de la canasta que solo contiene rubros alimenticios. La línea de pobreza total (LPT) comprende el valor per cápita de los rubros alimenticios y no alimenticios (INEI, 2000b)²⁴.

Con este método son considerados *pobres extremos* quienes tengan gastos per cápita por debajo del valor de la canasta básica alimentaria. Asimismo, se consideran *pobres no extremos* quienes tienen gastos per cápita por arriba de la línea de pobreza extrema pero por debajo de la línea de pobreza total. Igualmente, se considera *no pobres* a quienes tienen gastos per cápita por encima de la línea de pobreza total.

Dado que la cuantificación de la pobreza con este método depende de la definición de la LPE y de la LPT, que a su vez dependen de la valorización que se haga de las canastas básicas alimentaria (CBA) y de consumo (CBC), las cifras de pobreza pueden oscilar en función del momento en el que se hayan valorizado las canastas básicas y de los insumos que se hayan tenido en cuenta para calcularlas.

Una variante de la medición de la pobreza según este método es el *Método de la Línea de Pobreza por Ingreso*. Para la medición del nivel de pobreza según el ingreso se compara el ingreso per cápita mensual de los miembros del hogar con las líneas de pobreza total o extrema, calculadas de la misma forma que para la medición con el gasto de consumo.

Otro de los métodos de medición de la pobreza basados en la cobertura de las necesidades básicas, es el *Método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)* (INEI, 2000b). El método de medición de la pobreza por las NBI define a la pobreza como la situación socioeconómica que caracteriza a la población que no alcanza el nivel mínimo de satisfacción de las necesidades definidas culturalmente como básicas.

²⁴ Tanto este método de medición de la pobreza como los que se señalan a continuación serán utilizados para dimensionar el volumen de pobreza presente en la ciudad de Lima (véase Capítulo 4).

En el marco de este método de medición puede tenerse varios indicadores para cada necesidad básica; sin embargo, para fines prácticos, y dependiendo de la disponibilidad de información, se tiende a determinar un solo indicador por cada necesidad básica, descartando aquellas variables que no contribuyan significativamente a la identificación de la población en situación de pobreza.

Dentro de este marco, para medir la pobreza se utilizan cinco indicadores: a) población en hogares con viviendas de características físicas inadecuadas, b) población en hogares con viviendas hacinadas, c) población en hogares sin servicio higiénico, d) población en hogares con niños que no asisten a la escuela, y e) población en hogares con alta dependencia económica.

Con este método se considera pobres a las personas que viven en hogares que tienen por lo menos una necesidad básica insatisfecha. Asimismo, se considera pobres extremos a aquellas personas que tienen dos o más NBI (INEI, 2000b).

Un tercer método de medición de la pobreza basado en la concepción de ésta adoptada para este trabajo, es el *Método Integrado*. El método integrado es una metodología que expresa el nivel de pobreza de la población en función de dos aspectos fundamentales: el primero de ellos es su capacidad de compra para acceder a los bienes o servicios de consumo a través del mercado; y el segundo es el acceso a los servicios públicos, condiciones de habitabilidad y características socioeconómicas de los hogares (INEI, 2000b).

El primer aspecto se mide con la Línea de la Pobreza por Consumo mientras que el segundo está referido a la satisfacción de las Necesidades Básicas. En otras palabras, el Método Integrado es la combinación de los dos métodos descritos anteriormente. De esta combinación se forman los siguientes cuatro grupos: *Pobres crónicos*, población que tiene por lo menos una necesidad básica insatisfecha y a la vez tiene gastos por debajo de la línea de pobreza; *Pobres inerciales*, población que tiene por lo menos una NBI pero presenta gastos por encima de la línea de

pobreza; *Pobres recientes*, población que tiene sus necesidades básicas satisfechas pero tiene gastos por debajo de la línea de pobreza; e *Integrados socialmente*, población que tiene sus necesidades básicas satisfechas y a la vez presenta consumos superiores a la línea de pobreza (INEI, 2000b).

Otro método de medición de la pobreza es el de los *Niveles socioeconómicos*. Éste método tiene como objetivo agrupar al conjunto de la población en estratos o niveles socioeconómicos (INEI, 2001). Para realizar dicha clasificación se tienen en cuenta diversos datos elementales referidos tanto a las características económicas, sociales y demográficas de los miembros del hogar como a las condiciones de la vivienda y los servicios a que éstos acceden.

Si bien se trata de un método acotado metodológicamente, los ítems utilizados para realizar dicha clasificación pueden diferir sensiblemente de un estudio a otro. En la mayor parte de los casos, sin embargo, se investigan temas como las características de la vivienda y del hogar (tipo de vivienda, material de construcción predominante, número de habitaciones, abastecimiento de agua, disponibilidad de servicio higiénico, tipo de alumbrado, tipo de combustible para cocinar los alimentos, tenencia de teléfono...), las características de los miembros del mismo (miembros del hogar, edad, sexo, estado civil, actividad...), educación (nivel de estudios alcanzado, nivel de analfabetismo...), salud (realización de consultas médicas, tipo de enfermedades, tipo de centro de atención...), empleo e ingreso (tenencia de trabajo, desocupación, condiciones laborales, rama de actividad, ingreso monetario...), sistema de pensiones (tenencia de éste, condiciones de afiliación...), gastos del hogar (en alimentación, en vestido y calzado, en mantenimiento de la vivienda, en transportes y comunicaciones, en salud, en educación, en esparcimiento...) y programas sociales (ayuda alimentaria...) (INEI, 2001).

El procesamiento de dichos datos da lugar a la segmentación de la población en estratos pudiéndose identificar diversas formas de nombrarlos: estratos A, B, C, D y E; niveles socioeconómicos Muy alto, Alto, Medio, Bajo y Muy bajo; etcétera.

2.1.3 Inclusión, integración y cohesión sociales

La noción de exclusión tiene sus antónimos conceptuales en la inclusión y la integración (Giner et al., 1998). Asimismo, está vinculado a la idea de cohesión social, concepto que alude a la existencia de un régimen de oportunidades de participación de los individuos y sus colectividades en todas las expresiones de la vida social, económica, política y cultural (Sojo, 2000).

De la misma forma que en el caso de la exclusión social, sus conceptos antónimos no aparecen en América Latina hasta comienzos de la década de los noventa en el marco de los procesos de democratización que tienen lugar en la región a partir de esta fecha. En la base está la preocupación regional por los efectos sociales de las políticas económicas de décadas anteriores y la voluntad de avanzar en la cohesión de una sociedad profundamente desestructurada (Sojo, 2000).

En el marco de esta voluntad, un sinnúmero de organizaciones institucionales de distinta escala de actuación desarrollaron durante toda la década políticas y programas destinados a reducir la exclusión incidiendo en los mecanismos productores de ésta con el objetivo de incrementar la inclusión, integración y cohesión de la sociedad latinoamericana favoreciendo la igualdad de oportunidades y la equidad social.

Para ello trabajaron sobre distintos aspectos de carácter económico, social, político y cultural. Así, se impulsaron políticas para ampliar las oportunidades de trabajo y lograr así un mínimo de medios de subsistencia, estrategias dirigidas a facilitar el acceso de los más desfavorecidos a la educación y a los servicios sanitarios, fórmulas de promoción de la participación en la toma de decisiones, procedimientos conducentes a erradicar prácticas discriminatorias y excluyentes, etc. cada una de ellas con éxito diverso (Londoño & Székely, 1997). En pocos casos, sin embargo, se ha tenido en cuenta el papel que tanto la organización del territorio y la estructura urbana como el modelo de movilidad tienen como factor de exclusión y, consecuentemente, como elemento de inclusión.

Tal como se verá en profundidad en los apartados siguientes²⁵, la inclusión, la integración y la cohesión sociales se evalúan en base a la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar en la vida de la ciudad. Desde una perspectiva territorial esta participación solo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad (Miralles, 2002). Y la accesibilidad variará en función del modelo de organización territorial y el modelo de movilidad implantados en la ciudad la cual cosa repercutirá en el grado de opcionalidad que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a las distintas actividades que se desarrollan en ella.

Para mejorar la accesibilidad de las personas a las distintas partes de la ciudad y a las actividades que se realizan en ella pueden llevarse a cabo dos tipos de estrategias. La primera de ellas es la que identifica la accesibilidad con la facilidad de desplazamiento. Así, un lugar será más accesible cuanto más eficientes sean los servicios de transporte que permitan el desplazamiento de las personas hasta este lugar. La segunda estrategia identifica la accesibilidad con la proximidad entendiendo que una necesidad o un deseo son más accesibles cuanto menor sea el desplazamiento que se deba realizar para poder satisfacerlos. Como se verá en los dos próximos apartados²⁶, enfatizar en una forma u otra de entender la accesibilidad es esencial para definir un territorio urbano que facilite la cohesión y la integración o, al contrario, facilite las diferencias en la igualdad de oportunidades y con ello la inequidad social (Miralles, Tulla & Cebollada, 2001).

2.2 LA MOVILIDAD Y EL TERRITORIO URBANO

La movilidad de los ciudadanos guarda una estrecha relación con la estructura urbana y la organización funcional del territorio sobre el que se desplazan. De la distribución de las funciones que se de en una ciudad dependerán en buena medida las pautas de movilidad de sus habitantes. Asimismo, los sistemas de transporte

²⁵ Véase 2.2 La movilidad y el territorio urbano y 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

²⁶ Véase 2.2 La movilidad y el territorio urbano y 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

implantados en una ciudad contribuirán a configurar la estructura urbana de ésta. De esta forma, entre ambas variables se establece una estrecha relación que, lejos de desarrollarse en una sola dirección siguiendo un esquema de causa-efecto, se realiza en ambas direcciones basándose en un esquema de carácter biunívoco y dialéctico. En este apartado se quiere explorar dicha vinculación desde este prisma haciendo un análisis de su relación con la vida cotidiana de los habitantes de las ciudades latinoamericanas.

2.2.1 Movilidad y estructura urbana

A lo largo de la historia las ciudades han ido evolucionando de diversas formas. Cada etapa histórica ha dado lugar a un tipo distinto de ciudad. La ciudad contemporánea es el resultado de la superposición y/o yuxtaposición de las ciudades que le han precedido. Y cada una de estas ciudades pretéritas o actuales ha ido estrechamente ligada a un modo de transporte y a unas pautas generales de movilidad. Así, puede hablarse de la ciudad del peatón, la ciudad del tranvía o la ciudad del automóvil según haya dominado cada uno de estos medios de transporte y de formas de desplazarse (Miralles, 2002).

Sin embargo, a pesar del progreso alcanzado durante las últimas décadas en la investigación urbana, la relación entre transformación urbana y movilidad no ha sido muy tenida en cuenta. Ambos aspectos han sido estudiados y analizados de forma sectorial lo que ha comportado, a su vez, el desarrollo de políticas públicas y de una planificación también sectorial que no han logrado resolver los problemas que pretendían (Montezuma, 1999). La interacción entre ambas dimensiones de la ciudad impone la necesidad de explicitar la relación entre territorio urbano y movilidad como el punto de partida de una aproximación que sea transversal y que se sustente en el carácter de relación mutua que existe entre la movilidad y el territorio urbano.

Para iniciar esta reflexión se realizará, en primer lugar, un recorrido por los principales términos y los conceptos usados cotidianamente en el denominado

campo de la movilidad. En el lenguaje de la movilidad son usados de forma común, y muchas veces como sinónimos, términos como *tránsito*, *transporte* y *movilidad* e incluso *accesibilidad*. Cada uno de ellos, sin embargo, encierra conceptos, ideas y hasta ideologías distintas lo que hace necesaria su distinción en pro de evitar que se confundan entre si. La comprensión de cada uno de dichos términos facilitará, al mismo tiempo, la comprensión de los cambios que en los últimos años se han ido sucediendo en el paisaje de la movilidad.

“Si hasta hace dos décadas hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora, de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas” (Miralles, 2001). Efectivamente, la comprensión de la dinámica de los desplazamientos de los ciudadanos ha significado un cambio en los términos utilizados para analizar el objeto de estudio. La sustitución de un término, de un concepto, por otro se ha producido en el momento en que se ha comprendido que en el análisis de los desplazamiento debían incorporarse nuevos objetos de análisis, en el momento en el que se ha comprendido que dicho objeto debía ampliarse. Asimismo, esta ampliación del objeto de estudio, también ha ido acompañada de un cambio radical del sujeto de análisis.

La diferenciación esencial entre *tránsito*, *transporte* y *movilidad* está en el objeto de estudio (Sanz, 2005b). Así, nos referíamos al *tránsito* cuando el objetivo principal era el automóvil y el problema residía en adecuar el espacio a este nuevo elemento. El objeto de preocupación era, entonces, la circulación y el estacionamiento únicamente de este medio de transporte. Más adelante dicha preocupación se amplió a otros medios de transporte algunos de los cuales compartían infraestructura con los automóviles y otros no. Así, se empezó a hablar de transportes motorizados y no motorizados, de transportes viarios y ferroviarios, de transportes públicos y privados, llegándose incluso a hablar del ir a pie como un medio de transporte propiamente dicho. El concepto de tránsito, entonces, en tanto que disciplina cuyo objeto de preocupación era uno de los diversos medios de

transporte existentes, pasó a formar parte de un concepto más amplio, el de *transporte* (Miralles, 2001).

Sin embargo, siguiendo la argumentación de Miralles y tal como ella misma señala, el análisis todavía no estaba completo ya que no habíamos incorporado a las personas y, con ellas, a las razones que tienen para moverse y para utilizar un medio de transporte u otro. Será esta nueva incorporación, la de las personas como objeto de estudio, la que nos permitirá, en esta última fase del recorrido conceptual y terminológico, hablar propiamente de *movilidad*. El concepto de movilidad, entonces, supera ampliamente los de tránsito y transporte en tanto que se preocupa no solo de los medios de transporte que utilizan los ciudadanos sino de los motivos que los llevan a moverse, de las facilidades o dificultades que tienen para hacerlo, de las diferencias de pautas de movilidad existentes entre los diferentes colectivos sociales, de la vinculación de esta actividad, la de desplazarse, con su nivel de renta o con su nivel de autonomía personal, etc.

A juicio de esta autora el estudio de la movilidad va mucho más allá del tradicional estudio de la oferta de transporte (Miralles, 1997). Los estudios clásicos confundían, sin duda alguna, los desplazamientos de los ciudadanos y sus características con los medios de transporte. Según señala ella misma, “la utilización de los medios de transporte se explica, obviamente, por su existencia, pero también, y quizá de manera previa, por la necesidad que los ciudadanos tienen de moverse por un espacio concreto en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada” (Miralles, 2002). Los estudios tradicionales habían hecho hincapié en la oferta de transporte olvidando y menospreciando algo tan fundamental como la demanda de éste.

Se trata, así, de un cambio radical no solo del objeto sino también del sujeto de estudio (Sanz, 2005a). Mientras desde la perspectiva del tránsito únicamente eran tenidos en cuenta los conductores de automóviles y desde la del transporte los individuos que se desplazaban en medios de transporte propiamente dichos, el análisis desde la perspectiva de la movilidad incorpora a todos los sujetos, se desplacen o no, haciendo especial hincapié en las diferencias existentes entre ellos.

Si desde la ingeniería tanto de tránsito como de transporte se consideraba iguales a todos los individuos, desde la óptica de la movilidad se considera la existencia de una multitud de sujetos diferenciados según la edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica, etc. cada uno de los cuales tiene necesidades diferenciadas de movilidad y, consecuentemente, requiere de soluciones también diferenciadas. Tal como señala Sanz (2005b), mujeres, niños, personas mayores, personas con discapacidad, inmigrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles, etc., configuran un universo de estudio y demandas de movilidad mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tránsito y/o de transporte.

En esta investigación, entonces, se asume el concepto de movilidad frente a los de tránsito y transporte en tanto que permite una aproximación mucho más amplia a la comprensión del fenómeno objeto de estudio. Si bien, como se verá en capítulos sucesivos, el transporte, la oferta de transporte, en especial la de carácter colectivo, es un condicionante muy significativo de los fenómenos de exclusión social en las ciudades latinoamericanas y en Lima en particular, dicha situación debe sus causas a situaciones personales relacionadas con sus niveles de renta, de formación, de dependencia, etc. que solo pueden abordarse desde una perspectiva amplia de los desplazamientos, desde la movilidad.

¿Pero cual es propiamente el concepto de movilidad que asume esta investigación? La disparidad de usos, y abusos, que ha sufrido este término obliga a definirlo con precisión. Para ello tomaremos la definición señalada por Miralles primero y ratificada por la Ley de la Movilidad aprobada por el Parlamento de Catalunya después.

Partiendo de las ideas de Miralles (1997) entenderemos por movilidad “la suma de los desplazamientos individuales”. Asimismo, adoptaremos los matices que anota la Ley de la Movilidad de Catalunya que asume esta definición haciendo hincapié en los motivos que llevan a desplazarse. Según señala en su Artículo 4, la movilidad es

el “conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes tienen que hacer por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales o de ocio, o por cualquier otro” (Parlament de Catalunya, 2004).

Es precisamente este elemento, el de los motivos de desplazamiento, el que ha generado una de las controversias más acuciantes de esta disciplina. Con la introducción de este parámetro como componente de análisis en los estudios sobre los desplazamientos de los ciudadanos se introdujo la distinción entre *movilidad obligada* y *movilidad no obligada*. Mientras que la primera designa al conjunto de desplazamientos motivados por razón de trabajo y estudio, considerándose estas actividades las esenciales para la vida, en el segundo grupo se incluyen el resto de motivos de desplazamiento, en un cajón de sastre definido por exclusión del primero, considerándose de segunda categoría las actividades inductoras de estos desplazamientos: comprar, acompañar a los hijos al colegio, ir al médico, visitar a amigos y familiares, etc.

Ahora bien, la distinción entre movilidad obligada y no obligada es más que discutible. Tal como señala Sanz, podría argumentarse que esta distinción es de carácter instrumental, útil y necesaria para analizar fenómenos y problemas particulares de la movilidad y que no encierra ningún sesgo. Sin embargo, voluntariamente o no, su empleo no es tan neutral o inocente como podría parecer puesto que su uso implica dar el protagonismo a una parte minoritaria de los viajes diarios y con ello dejar al margen los problemas de movilidad de la mayor parte de la población (Sanz, 2005a).

Tal como señalan tanto Miralles (2002) como Sanz (2005b), tan obligados son los desplazamientos al trabajo o al colegio como los motivados para hacer las compras, visitar al médico o acompañar a los niños al colegio. En este sentido, dicha distinción no tiene ningún sentido, ninguna justificación. O sí. Los desplazamientos “obligados” son los realizados por los colectivos más fuertes, más influyentes y con los medios de transporte “más importantes”. Los desplazamientos “no obligados”, en cambio, son los realizados por los colectivos más débiles, menos

influyentes, y que se desplazan con los medios de transporte “menos importantes”. Asimismo, mientras los primeros están asociados fundamentalmente a la esfera productiva y, con ello, a las actividades propiamente masculinas, los segundos están ligados principalmente al ámbito reproductivo, un ámbito propiamente femenino.

Si el objeto de estudio de la movilidad son los desplazamientos de los ciudadanos, no pueden dejarse de lado la mayor parte de éstos. Y esto es a lo que lleva dicha fragmentación de los motivos para desplazarse. En definitiva, tal como señala Sanz (2005b), “emplear *movilidad obligada* como categoría analítica supone desaprovechar las virtudes del concepto de movilidad antes expuestas retornando a la estrechez de miras del tránsito: reduce el objeto de estudio, minusvalora a determinados sujetos de la movilidad, aplica métodos de análisis que sobrevaloran determinados viajes y prepara soluciones dirigidas en exclusiva a ciertos usuarios o modos de transporte”.

En consecuencia, para esta investigación se ha optado por prescindir de los calificativos obligado y no obligado entendiendo que ambos tipos de desplazamiento tienen la misma importancia analítica. Así, este trabajo se centrará en lo que se ha dado en llamar *movilidad cotidiana* (Miralles et al., 2000), esto es, el conjunto de desplazamientos que los ciudadanos y las ciudadanas realizan habitualmente, con una periodicidad que no supere la frecuencia semanal, para desarrollar actividades también cotidianas²⁷.

Una vez definidos los conceptos usados cotidianamente en el campo de la movilidad, se analizará en profundidad la relación existente entre las variables objeto de análisis: la movilidad y el territorio urbano. Actualmente ya nadie duda de la relación de reciprocidad entre ambas variables. Tal como señalan Miralles (2002) y Figueroa (1997) en sus análisis respectivos sobre las ciudades europea y latinoamericana, movilidad y territorio urbano se entrecruzan y se influyen mutuamente. Hasta hace poco tiempo, sin embargo, se relacionaba la movilidad

²⁷ La tesis doctoral que aquí se desarrolla no incidirá en la movilidad de los bienes, en el desplazamiento y en el transporte de mercancías.

únicamente con la oferta de transporte. Según esta idea, aquello que condicionaba los desplazamientos de los ciudadanos era la presencia de determinados medios de transporte, fueran estos individuales o colectivos, viarios o ferroviarios, motorizados o no. Los ciudadanos se desplazaban de una forma u otra en función de la oferta de transporte existente.

Sin embargo, tal como afirma Miralles-Guasch (2005), la experiencia nos muestra que tanto los análisis como las propuestas que se basan exclusivamente en los servicios de transporte existentes (infraestructuras, tecnología...), no son suficientes para detectar ni para resolver los problemas que afloran “ya que se olvidan del hecho que la movilidad no viene determinada únicamente por la implantación de la oferta de transportes sino de muchos otros aspectos de carácter funcional y territorial”. Efectivamente, la movilidad tiene, entre otras, una dimensión espacial. El territorio urbano se establece como una dimensión intrínseca de la movilidad. La localización de las actividades urbanas ligadas tanto a la esfera productiva como a la reproductiva sobre el territorio condicionan en gran medida el sentido de los desplazamientos y los patrones de movilidad. Esta dimensión, a la que llamamos *accesibilidad*, supone la superación de una distancia haciendo posible la interacción social, facilitando el enlace entre actividades localizadas sobre el territorio (Miralles, 2002)²⁸.

La movilidad, entonces, no puede comprenderse si no se conoce la estructura urbana y/o territorial sobre la que se desarrolla. Durante mucho tiempo la relación entre transformación urbana y movilidad ha presentado grandes reducciones y contradicciones producto de la supremacía de una aproximación sectorial a estos temas y de una visión determinista del transporte en la producción del espacio y viceversa (Montezuma, 1999). Así, desde el siglo XIX ha prevalecido una

²⁸ En apartados posteriores (véase 2.4 Movilidad y pobreza) se argumentará que además de esta dimensión territorial la movilidad también tiene una dimensión social, esto es, que los patrones de movilidad dependerán absolutamente de la situación personal de cada individuo respecto a la movilidad (tenencia de carné de conducir, disponibilidad de automóvil, dependencia familiar, discapacidad física o psíquica, etc.). Asimismo, como se expondrá en el mismo apartado, la accesibilidad, además de ser un atributo espacial tiene también una naturaleza individual en tanto que en un mismo espacio, en una misma estructura territorial, las condiciones de cada persona contribuyen a determinar su grado de accesibilidad.

aproximación sectorial a la cuestión urbana lo cual ha significado una atomización del conocimiento de esta materia. Ello ha supuesto, a su vez, la consolidación de diferentes disciplinas académicas y técnicas para tratar a cada una de las variables por separado a pesar de estar estrechamente relacionadas entre ellas. De este modo, la ingeniería de transporte se especializó en la oferta y la demanda de transporte mientras que el urbanismo y la geografía se interesaron por el espacio urbano (Merlin, 1991).

A su vez, el escaso interés de los investigadores por tratar lo concerniente a la relación entre la movilidad y las transformaciones urbanas permitió la generalización de una visión determinista. Así, el transporte se convirtió en un factor o bien explicativo o bien dependiente de los diferentes tipos de crecimiento urbano y los distintos tejidos urbanos se asociaban a diferentes medios y/o infraestructuras de transporte (Miralles, 1997). Dicho de otro modo: o bien eran los transportes los que determinaban un tipo u otro de ciudad o era la morfología urbana de un territorio la que determinaba el tipo de transporte que debía haber en ella.

Según este planteamiento, las consecuencias de la implantación de un sistema de transporte sobre un territorio eran mecánicas y, por tanto, repetitivas y previsibles (Offner, 1993). Igualmente, los efectos del desarrollo de un modelo urbano en una ciudad sobre el sistema de transportes también eran predecibles. En este sentido, desde el ámbito del transporte el tejido urbano y funcional de la ciudad era concebido como una estructura predefinida no alterable que generaba unos determinados flujos de desplazamientos a los que había que dar respuesta mediante la construcción de nueva infraestructura o la implantación de nuevos medios o sistemas de transporte. A su vez, desde el punto de vista urbanístico, el sistema de transporte era considerado como un elemento más del sistema urbano despreciando su papel potencialmente protagónico en la transformación general de la ciudad y de la trama urbana y funcional en particular (Miralles, 2002).

A partir de los años sesenta y setenta, sin embargo, la percepción de las relaciones existentes entre la movilidad y el territorio han variado sustancialmente. Durante las

últimas décadas se ha producido un replanteamiento de la relación entre transporte y territorio superando la relación causal y apostando por una visión integradora y de reciprocidad entre ambas variables.

Según esta nueva aproximación, dichos elementos, movilidad y territorio urbano, no se relacionan causalmente entre si sino que lo hacen de forma dialéctica (Miralles, 2002). Ambas variables se entrecruzan y se influyen mutuamente estableciendo una relación de reciprocidad de tal modo que al mismo tiempo que la distribución de los usos del suelo y de las actividades urbanas configura determinados patrones de movilidad, la oferta de transporte presente en un territorio puede condicionar los patrones de localización de las actividades urbanas.

De este modo, los procesos de transformación que tienen lugar en el territorio urbano están influenciados por múltiples factores no aislados individualmente, entre ellos el sistema de transporte urbano, sumándose, superponiéndose y generando interrelaciones y sinergias entre si (Giampietro, 1989). Es lo que Offner (1992) llama *congruencia*. Este concepto significa la superación de la tradicional y tan utilizada relación de causa-efecto en provecho de un modelo de adaptación recíproca que apunte a relaciones dialécticas y abandone las relaciones causales.

En este contexto, a cada modelo urbano se le puede asociar una forma distinta de desplazarse y un modo de transporte mejor adaptado a su estructura y morfología. Partiendo de esta hipótesis, Kaufmann (2000) identifica cuatro modelos de vida en función de la estructura urbana del espacio donde desarrollen su vida cotidiana a los que se asocia unos modos de transporte determinados para su movilidad cotidiana.

En primer lugar identifica el modelo de vida "ciudadano" asociado a las características de la ciudad central donde la proximidad de las actividades conlleva que la mayor parte de los desplazamientos sean realizados a pie o en transporte colectivo. En segundo término identifica el modelo de vida "rural" asociado al vehículo privado pero también a los modos de transporte de proximidad. En tercera

instancia señala el modo de vida “metropolitano” al que se relaciona con una red de centralidades y el uso tanto del transporte privado como del colectivo. Y finalmente, destaca el modo de vida “californiano” que identifica con los espacios suburbanos y el uso exclusivo del vehículo particular.

En definitiva, de un paradigma que primaba las relaciones de tipo causal entre la movilidad y el territorio se ha pasado a otro donde estas variables se relacionan en el marco de un proceso dialéctico, donde de una visión sectorial y determinista se ha pasado a una perspectiva integradora y mutuamente condicionadora. Se impone, entonces, como señala la propia Miralles (2002), una visión integradora de ambas variables y una aproximación transversal que supere el paradigma de la causalidad e introduzca el de la dialéctica, que huya de la visión causal y que ahonde en la relación recíproca y circular existente entre ellas. Este será el punto de vista que adopte el presente trabajo.

Al igual que en otras regiones del mundo, en América Latina el análisis de las transformaciones urbanas y de la movilidad y el transporte se han realizado únicamente de forma sectorial. Si bien existe una amplia producción académica tanto por lo que se refiere a estudios de carácter urbanístico como de transporte urbano, la relación entre ambos aspectos ha sido muy poco analizada (Figuroa, Godard & Henry, 1997). Debe realizarse, entonces, una aproximación transversal que incorpore un análisis integrado de ambas variables en el contexto regional latinoamericano.

Así es, América Latina no ha escapado a esta aproximación sectorial señalada en las páginas anteriores. El proceso de urbanización y el transporte han sido objeto únicamente de análisis sectoriales. A mitades de los años ochenta Figuroa, Henry, Blancs y Brinatti (1985) concluían que existían muy pocas investigaciones y muy pocos documentos de tipo analítico que analizaran las variables territorio y transporte de forma integrada. Por el contrario, existía una producción considerable de estudios de planificación urbana e ingeniería de transporte que trataban ambos temas de forma sectorial (Henry, 1985).

Casi dos décadas después se puede constatar que la investigación sobre el transporte y la cuestión urbana en América Latina ha evolucionado bastante (Figueroa, et al., 1997). Sin embargo, la relación entre el transporte y la estructura urbana sigue estando muy poco analizada. A pesar de la gran producción de documentos sobre asuntos urbanos publicados en los últimos años, son escasos los trabajos que tratan de hacer una lectura transversal de la estructura socioeconómica y espacial de la ciudad incorporando el transporte y la movilidad como elementos de análisis. Prácticamente no existe un análisis sobre el tema que incorpore una visión integrada y articulada de dichas variables (Montezuma, 1999).

El sistema de transporte urbano implantado en una ciudad ha contribuido a la consolidación de formas espaciales completamente distintas. En los países europeos, donde la planificación urbana y de transporte han favorecido una movilidad urbana colectiva, se han consolidado urbes concéntricas y densas²⁹. Por el contrario, en las ciudades norteamericanas, donde el transporte individual ha sido prioritario para la planificación urbana, las autopistas y los automóviles han contribuido al desarrollo de aglomeraciones difusas y de baja densidad (Dupuy, 1995). En las ciudades de los países en desarrollo, sin embargo, donde la planificación urbana no siempre ha estado presente, el papel del transporte en el proceso de urbanización es mucho más difícil de abordar que en las urbes de los países desarrollados. En América Latina, a pesar del uso mayoritario del transporte colectivo y de una motorización marginal (Vasconcellos, 2001), la forma predominante de las urbes de más de un millón de habitantes está lejos de parecerse a la de las ciudades estructuradas en base a una movilidad colectiva. En la mayoría de estos casos se observa que “el transporte ha desempeñado papeles muy diferentes en el proceso de urbanización a la largo del último siglo ya que ha existido una redefinición periódica de la relación entre transformación urbana y movilidad” (Montezuma, 1999).

²⁹ Si bien en los últimos años se ha producido un proceso de difusión urbana en general se puede hablar de ciudades densas.

La relación entre ambas variables, el territorio y la movilidad, se constata en todas las ciudades del continente y desde épocas pretéritas. La evolución de la estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas ha ido siempre de la mano de las transformaciones del sistema de transporte; a su vez, los patrones de movilidad se han explicado por la configuración de ambas variables. La metropolitanización en América Latina ha sido un proceso de gran envergadura donde el transporte urbano ha jugado un papel protagónico. A su vez, ambos procesos, la transformación urbana y la evolución del sistema de transporte, han moldeado las dinámicas de movilidad de sus ciudadanos (Montezuma, 1999).

Así, en los asentamientos coloniales compactos se desarrollaba un patrón de movilidad básicamente peatonal. Más adelante, la irrupción del tranvía, primero tirado por caballos y después mediante energía eléctrica, permitió un primer crecimiento de la ciudad y una distribución modal donde el viaje en transporte colectivo fue ganando terreno a los desplazamientos peatonales. El posterior crecimiento de la ciudad, bien sea para formar aglomeraciones tentaculares o las posteriores metrópolis semi-compactas, fue posible gracias a la implantación del autobús, un medio de transporte que permitía la extensión de la ciudad más allá de los límites "impuestos" por una estructura rígida como el tranvía. En esta nueva ciudad, donde las distancias son cada vez mayores, los desplazamientos motorizados irán imponiéndose sobre los peatonales y los realizados en transporte colectivo sobre los efectuados en vehículo particular.

El sistema de transporte basado en el transporte colectivo implantado en las actuales metrópolis semi-compactas latinoamericanas es la base del funcionamiento de los asentamientos humanos y de las personas que residen en ellos (Montezuma, 1999). Su éxito se debe, sin duda alguna, a la adaptabilidad de dicho sistema tanto a la demanda como a las transformaciones de la estructura urbana. A su vez, la existencia de este medio de transporte ha permitido el crecimiento y la extensión de la ciudad en la forma en la que se ha producido durante el último siglo.

2.2.2 Movilidad y vida cotidiana en las áreas metropolitanas latinoamericanas

Si bien se podrían señalar diferencias significativas que podrían negar su existencia, tal como han señalado Lacoste (1983), Bähr y Mertins (1995), Janoschka (2002), Borsdorf (2003a) y otros, el análisis de sus caracteres más significativos permite afirmar la existencia de un modelo típico de ciudad latinoamericana. Cuestiones generales tanto de carácter morfológico como urbanístico, social, socio-espacial, demográfico, institucional, económico, evolutivo, etc. como la existencia de una macrocefalia de la red urbana, la segregación social del espacio urbano, la confluencia de áreas deprimidas con zonas de gran actividad económica, la deficiente satisfacción de los servicios básicos en buena parte de la ciudad, la incapacidad del sistema de producción de viviendas para satisfacer la necesidades de la población, la ausencia casi total de un sistema de planificación urbana, la presencia de asentamientos poblacionales tipo villas miseria, callampas, *favelas* o barriadas, el crecimiento de carácter extensivo, la falta de articulación de las diferentes partes de la ciudad, la presencia de bajas tasas de motorización o la existencia de un servicio de transporte público desregulado y en buena parte de carácter informal, hacen pensar que las ciudades de América Latina pueden ser vistas, por los menos, como una familia de casos diferenciados por la distinta intensidad en que se manifiestan estos procesos y por la cronología en la que han sucedido.

En estas ciudades, de forma similar a lo que ocurre en la mayor parte de las áreas metropolitanas tanto de los países desarrollados como de los que están en vías de desarrollo, los desplazamientos de las personas se convertirán en una actividad de carácter obligado. Para realizar las distintas actividades cotidianas (comprar, trabajar, estudiar, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, realizar actividades recreativas, etc.) será necesario efectuar desplazamientos considerables. Así, la movilidad devendrá un nuevo elemento urbano imprescindible para conectar los diferentes espacios, tiempos y grupos sociales. Tal como señala Vega-Centeno (2003), la movilidad se transformará en un elemento imprescindible de articulación de la vida cotidiana en la ciudad latinoamericana.

Así es, también en América Latina la localización de las funciones y las actividades urbanas originada con la ruptura entre la esfera de la producción y la de la reproducción anunciada por Harvey (1989) consolidada con el advenimiento de lo que Castells (1995) ha dado en llamar la *ciudad informacional*, se caracteriza, tal como ha señalado Miralles (1997) para la ciudad occidental, por una disposición diferenciada y fragmentada de las funciones urbanas y, en consecuencia, por la separación espacial y temporal entre las distintas actividades cotidianas. Ciertamente, las funciones y actividades urbanas que antes se encontraban relativamente próximas hoy en día se encuentran dispersas dentro de una extensa y compleja trama urbana.

Efectivamente, durante las dos últimas décadas las grandes ciudades del continente han sufrido un doble proceso de dispersión y concentración urbana. Por un lado se ha producido una desconcentración de las ciudades hacia zonas periféricas, lo cual ha supuesto una transformación de ciudades compactas a ciudades difusas, donde el crecimiento en mancha de aceite característico de la etapa anterior dio lugar a la activación de los centros urbanos de la periferia metropolitana y con ello al paso de un patrón marcadamente monocéntrico a una estructura urbana de carácter policéntrico. Por otro lado se ha producido una reconcentración de las funciones administrativas de alto nivel en determinados espacios de la ciudad. Al mismo tiempo se ha producido una especialización funcional en el territorio metropolitano que ha dado lugar a importantes fenómenos de fragmentación, polarización y segregación espacial³⁰.

Este doble proceso de concentración-dispersión se ha expresado en las áreas metropolitanas de América Latina en cuatro tendencias generales que se desarrollan paralelamente (Aguilar, 2002; Barrios, 2003):

- (i) Una desconcentración de las ciudades hacia zonas periféricas de las mismas;

³⁰ Dichos fenómenos se han dado con diferente intensidad en cada una de las áreas metropolitanas de América Latina estando cada una de ellas en diferentes estadios de este proceso de transformación.

- (ii) el consecuente paso de un patrón marcadamente monocéntrico a una estructura urbana de carácter policéntrico;
- (iii) una reconcentración de las funciones administrativas de alto nivel en espacios específicos de la ciudad;
- (iv) y una especialización funcional en el territorio metropolitano que ha dado lugar a importantes fenómenos de fragmentación, polarización y segregación espacial.

Desde los años '80 en América Latina se empezó a reportar la desconcentración de funciones urbanas y de población de las grandes ciudades. Dicha desconcentración puede apreciarse en dos niveles. En primer lugar se observa una desconcentración de población y actividades productivas hacia ciudades secundarias localizadas fuera de la principal región metropolitana (Aguilar, 2002). Este fenómeno ha comportado el nacimiento de una nueva tendencia urbana que se expresa en una disminución de los desequilibrios de la red urbana nacional que algunos autores identifican con una reversión de la polaridad (Townroe & Keen, 1984; Gilbert, 1993).

Por otro lado se observa una desconcentración al interior de la mega-ciudad desde la ciudad construida hacia zonas periféricas de ésta. Ello se expresa en un crecimiento negativo del centro de la ciudad tanto a nivel demográfico como económico³¹ y en un crecimiento tanto de la periferia inmediata como, y especialmente, de la periferia externa (Aguilar, 2002). La expansión en forma de mancha de aceite dará paso a un crecimiento disperso en el que cobrarán protagonismo los centros urbanos de la periferia metropolitana.

Así, el espacio urbano perderá uno de los rasgos más característicos de la etapa anterior: las ciudades dejarán de ser compactas para convertirse en ciudades difusas. El espacio construido dejará de ser continuo de tal forma que sus distintas partes ya no tendrán un contacto físico directo. La nueva región urbana ya no se identificará exclusivamente a partir del espacio urbano construido ni se delimitará

³¹ La dispersión de la residencia por todo el territorio metropolitano genera a la vez un proceso de relocalización de los servicios urbanos poco especializados dirigidos básicamente a la población.

por su contacto con el espacio rural. Uno y otro se intercalarán en el nuevo espacio metropolitano.

Siguiendo las lógicas de dispersión ahora mencionadas, a partir de esta nueva etapa los territorios metropolitanos verán el surgimiento de una multitud de subcentros urbanos estrechamente vinculados a la ciudad central. De esta forma la nueva región metropolitana dejará de ser un espacio regional monocéntrico para adquirir una estructura plurinuclear (De Mattos, 2003).

Progresivamente la expansión metropolitana irá adquiriendo una forma diferente de aquella del pasado reciente. La nueva ciudad irá incorporando pequeños pueblos y municipios cada vez más lejanos dentro de un sistema metropolitano cada vez más amplio y complejo. La tendencia centrífuga en la redistribución de la población metropolitana así como la dispersión de las actividades manufactureras tenderán a consolidar nuevos subcentros urbanos.

El nuevo territorio metropolitano tendrá una dinámica de unidad funcional (Castells, 1985). Su identificación ya no vendrá dada por la continuidad espacial sino que se establecerá a partir de los intercambios de población e información que se establezcan entre todas sus partes. Con este nuevo patrón urbano el territorio dejará de estar organizado en función de la continuidad espacial para organizarse en red.

Paralelamente a la dispersión de la población, los servicios poco especializados dirigidos a ésta y las actividades industriales hacia la periferia metropolitana, durante este período se ha producido una reconcentración de las actividades económicas con más valor añadido en espacios específicos de la ciudad. Junto al centro urbano tradicional, históricamente concentrador de funciones directivas, surgen otros complejos corporativos y subcentros urbanos que son los nuevos nodos de concentración de las nuevas dinámicas metropolitanas relacionadas específicamente con el nuevo modelo de acumulación.

Así, surgen espacios específicos normalmente con un marcado carácter monofuncional que incluyen desde los centros de gestión y control y los servicios más avanzados (financieros, profesionales, alta tecnología) que apoyan el proceso productivo, hasta los centros comerciales y de ocio dirigidos a la población de más altos ingresos vinculada a las nuevas formas de acumulación.

Asimismo, la concentración selectiva de este tipo de funciones en el casco urbano consolidado ha contribuido a la expulsión hacia la periferia de aquellas actividades poco rentables (residencia, actividades industriales y comerciales tradicionales, etc.) como consecuencia del aumento del precio de suelo que la localización de estas actividades originan en las áreas contiguas a las que ellas ocupan.

La cuarta de las tendencias generales que se han desarrollado en las ciudades latinoamericanas durante esta última etapa de urbanización es el incremento de la especialización funcional y la fragmentación territorial (Rodríguez Chumillas, 2002). Si bien a gran escala puede observarse un proceso de mezcla de usos urbanos, a nivel micro se refuerza e intensifica el patrón segregador característico del período anterior (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2001; Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2002).

Las nuevas necesidades espaciales del modelo de acumulación instaurado a partir de los años ochenta han intensificado el proceso de especialización funcional y fragmentación territorial iniciado en las etapas anteriores de construcción de la ciudad. Durante las últimas décadas se ha observado una tendencia hacia una ciudad profundamente segregada y dividida.

Los progresivos aumento del poder de las fuerzas del mercado y disminución del papel del Estado como elemento regulador y redistribuidor (De Mattos, 2002b) han propiciado un desarrollo de carácter insular (Janoschka, 2002) donde cada una de las funciones urbanas, especialmente las relacionadas con el nuevo modelo de

acumulación, se instalan en un espacio específico de la ciudad estableciendo una mínima relación con el resto de ésta³².

Así, se observa un incremento sustancial de los complejos habitacionales de las clases acomodadas que si bien muestran una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis, se muestran completamente aisladas del espacio circundante³³. Asimismo puede observarse la proliferación de centros comerciales, áreas de ocio y centros de servicios específicos (educativos, sanitarios...) normalmente situados cerca de las nuevas áreas residenciales privadas. Es común también la suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de las empresas industriales tradicionales y logísticas en la periferia en áreas dedicadas exclusivamente a esta actividad. Al mismo tiempo, se produce una concentración de los servicios avanzados (bancarios, financieros...) en áreas estratégicas de la ciudad aisladas del resto de ésta. Paralelamente, las áreas residenciales de los grupos de bajos recursos registran un aumento de su aislamiento; bien situados en el centro de la ciudad o en los bordes de ésta muestran importantes rupturas con el resto de la ciudad.

En esta nueva ciudad la imagen del espacio como territorio ha cedido su importancia a la estructura de nodos. La ciudad se reorganiza dando lugar a una extensa red de nodos. Los nuevos puntos nodales de la ciudad constituirán los nuevos polos de atracción de la textura urbana. El centro urbano, otrora el nodo por excelencia, será substituido por una multiplicidad de "centros". La nueva textura urbana se organizará en base a estos nuevos "puntos de encuentro" que de alguna manera retoman ciertas características del antiguo centro urbano para multiplicarlo dentro de la trama urbana (Remy, 2000). Se trata, en realidad, de una explosión del

³² En su propuesta de nuevo modelo de ciudad latinoamericana Janoschka (2002) señala como nuevos elementos estructurantes del territorio metropolitano lo que él llama islas residenciales, islas productivas, islas comerciales e islas de precariedad.

³³ Existe abundante bibliografía sobre los barrios residenciales de acceso restringido (barrios cerrados, barrios privados...): Svampa (2001), Cabrales Barajas (2002 y 2003), Petzold y Mustieles (2002), Rodríguez Soares (2002), Valenzuela Aguilera (2002), Vidal-Koppmann (2002), Rodríguez Chumillas (2002), Janoschka (2002 y 2003), Borsdorf (2003), Borsdorf & Hidalgo (2005) y otros. En toda ella se destaca el aislamiento respecto al resto de la ciudad, la mono-funcionalidad del lugar y la auto-segregación social que éstos suponen.

viejo centro urbano en multiplicidad de centros de característica nodal a través de la trama urbana (Vega Centeno, 2004).

En esta nueva estructura urbana organizada en base a redes nodales, los espacios tradicionales pierden su sentido exclusivamente territorial. Esta nueva situación es definida por Castells (2000) como el *espacio de los flujos*. El espacio de los flujos se construye en oposición al espacio de los lugares o de lo local. En él lo verdaderamente importante son los nodos donde se interconectan los distintos flujos. Según esta lógica espacial, aquello relevante será la estructura de redes y el resto del espacio pasará a tener un papel secundario.

No debe olvidarse, sin embargo, que dicha estructura se sustenta sobre la trama urbana preexistente. Si bien este proceso de metropolización, entendido como un nuevo estadio de la forma urbana dependiente de la sociedad informacional (Bassand, 2001), ha significado una nueva forma de organización del espacio en el que éste se articula a través de un tejido nodal, también deben tenerse presentes el resto de espacios situados en el continuo urbano.

Efectivamente, si bien los procesos señalados en las líneas anteriores³⁴ son los que han dominado los cambios de la estructura urbana de la ciudad latinoamericana contemporánea, cabe señalar que los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana no han dejado de actuar. Los procesos de desarrollo urbano poseen una gran inercia la cual cosa se manifiesta en la subsistencia de las viejas tendencias aún en un estado avanzado de la etapa posterior.

En este sentido, tal como señala Prévôt Schapira (2002), “la globalización no explica todo”, “no borra las viejas historias”. Las nuevas tendencias de organización espacial producidas durante este período deben entenderse solamente como la última etapa de un largo proceso de construcción de la ciudad que se ha sobrepuesto a la ciudad construida en períodos anteriores. Así, si bien la característica principal de esta nueva etapa es la organización de la ciudad en redes

³⁴ Se refiere a los procesos de dispersión, policentralización, reconcentración, especialización y fragmentación.

de nodos, la ciudad latinoamericana contemporánea no es únicamente esta nueva ciudad sino la sobreposición de las diferentes ciudades que se han desarrollado a lo largo de su historia. Asimismo, la adopción de estos nuevos patrones de urbanización no significa necesariamente el completo abandono de las formas urbanizadoras de la etapa anterior.

En la nueva ciudad, entonces, junto a los nuevos espacios de centralidad persisten espacios poco visibles, que generan poca atracción. Es lo que Castells (2000) ha calificado como los nuevos “agujeros negros”. Son espacios marginales en los cuales no se desarrollan actividades con alto valor añadido. Pero ello no significa que no tengan importancia para los habitantes de la ciudad. Se trata de espacios situados “por debajo” de las redes nodales que organizan la metrópoli, espacios subordinados y habitualmente ignorados, pero existentes (Vega Centeno, 2004). Existentes sobretudo para un importante volumen de población que vive al margen de las dinámicas emergentes de la ciudad.

Asimismo, tampoco debe relegarse al olvido la noción de espacio local. Si bien es cierto que buena parte de las actividades cotidianas de la población de la ciudad contemporánea se desarrollan en el espacio nodal y que el correlato espacial de la vida cotidiana se ha vuelto difuso, la dimensión de lo local no ha desaparecido. Especialmente para aquellas personas con dificultades de movilidad³⁵, el espacio local seguirá siendo un espacio de referencia en el desarrollo de sus actividades cotidianas. La vida cotidiana, entonces, se desarrollará entre la esfera de lo local y la de lo nodal, combinando ambas dimensiones en función de las necesidades personales y de las oportunidades que ofrezca la ciudad.

Estas transformaciones acontecidas en las ciudades latinoamericanas han supuesto que durante las últimas décadas se haya pasado de una vida cotidiana desarrollada alrededor de los espacios de proximidad a un modelo de vida donde las diferentes funciones urbanas se hallan deslocalizadas a lo largo de una extensa trama urbana (Vega Centeno, 2004). La vida cotidiana, así, ha pasado de organizarse en un

³⁵ Véase el apartado 2.4 Movilidad y pobreza en este mismo capítulo.

espacio local donde se encontraban las diferentes funciones urbanas y donde se desarrollaban las distintas interacciones sociales, a desarrollarse en un espacio difuso donde las actividades urbanas se hallan dispersas en diferentes *nodos* (Castells, 2000). En este período el espacio local ha dejado de ser el espacio vital. Tal como anunciara Montulet (1998), a diferencia de la etapa urbana anterior el espacio donde se desenvuelve la vida cotidiana contemporánea es el entretrejado de nodos que organizan la nueva trama urbana.

De esta forma, el nuevo modelo de vida se organiza multi-espacialmente. La vida cotidiana contemporánea ya no se organiza en espacios regidos por la proximidad física. Lejos queda aquella imagen estática de la vida cotidiana donde ésta se organizaba en un espacio perfectamente delimitado (Remy & Voyé, 1991). Lejos queda la vida cotidiana organizada bajo lógicas exclusivamente peatonales, donde las interacciones sociales más intensas se producían con los individuos físicamente más cercanos. Lejos queda aquella vida en la que lo que Bollnow (1969) llamó el *espacio vivencial* se solapaba con el espacio residencial.

Tal como señala Montulet (1998) para el caso europeo, en las ciudades latinoamericanas se ha pasado de una vida cotidiana confinada a lo local a una desarrollada en lo nodal. Se trata del paso de una vida cotidiana localizada en un espacio delimitado "a un modelo donde nuestras interacciones no precisan desarrollarse en un área próxima, perdiéndose la noción de espacio local delimitado" (Vega Centeno, 2004). Estamos, entonces, ante una vida cotidiana organizada no en base a los espacios locales sino en función de una extensa trama de nodos.

En esta nueva ciudad los desplazamientos se convertirán en una actividad de carácter obligado y cotidiano para toda la población. Para realizar las distintas actividades cotidianas (comprar, trabajar, estudiar, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, realizar actividades de ocio, etc.) será necesario efectuar desplazamientos considerables, la mayor parte de ellos fuera del espacio local. La satisfacción de las necesidades cotidianas ya no podrá resolverse en el espacio

residencial por lo que será necesario incorporar los desplazamientos fuera de los espacios de proximidad en la vida cotidiana.

Así, la movilidad se convertirá en una actividad necesaria para poder conectar los diferentes espacios y grupos sociales de la ciudad. La movilidad permitirá “liberarse” de las ataduras del espacio local, del espacio residencial, para permitir tejer una red de relaciones en diferentes puntos de la ciudad. La movilidad permitirá aprovechar las distintas oportunidades que se ofrecen en la ciudad para cubrir de la forma más eficiente posible las necesidades de cada uno de sus habitantes.

Esto hará que en este nuevo escenario urbano la movilidad devenga uno de los elementos imprescindibles para el correcto funcionamiento de la ciudad. Tal como señala Ortiz (2000), la movilidad se convertirá en un elemento estructurante de la vida cotidiana. O, como indica Vega Centeno (2003b), se transformará en un elemento imprescindible de articulación de la vida cotidiana en la ciudad.

La movilidad, entonces, ha transformado la comprensión de lo urbano durante las últimas décadas. El día a día de los habitantes se construye ahora en base a desplazamientos donde las distancias físicas se vuelven una abstracción y el concepto de cercanía está íntimamente relacionado con la variable temporal. En la vida cotidiana moderna los desplazamientos ya no serán comprendidos en términos de distancia física. En esta nueva ciudad los criterios de distancia serán comprendidos bajo patrones temporales (Vega Centeno, 2004). Así, la variable temporal pasará a ser la variable dominante de nuestra vida cotidiana (Montulet, 1998), la variable que regirá nuestros desplazamientos. Dependerá, entonces, de las capacidades o posibilidades de desplazamiento de cada ciudadano que esta variable se ajuste a sus necesidades o no³⁶.

La movilidad, asimismo, comprendida como el medio que permite acceder a lugares físicamente distantes inaccesibles diariamente por medios peatonales,

³⁶ Como se verá en el apartado 2.4 Movilidad y pobreza de este mismo capítulo, de las posibilidades de movilidad de cada individuo dependerán en buena medida la posibilidad que tenga de aprovechar las dinámicas de la ciudad o restar al margen de ellas.

favorecerá la redistribución en el espacio de las funciones que antes se concentraban en la vida cotidiana barrial (Vega Centeno, 2004). La aceleración de los desplazamientos mediante la incorporación de nuevos medios de transporte ha permitido la desestructuración de los espacios polifuncionales donde discurría la vida cotidiana. Los nuevos espacios surgidos en el último período de reestructuración urbana solo han sido posibles gracias a la incorporación de nuevas formas de desplazamiento que han permitido reducir la distancia temporal entre los lugares de residencia de la población y los espacios donde se desarrollan sus actividades cotidianas. Como afirmaba Lefèbvre (1971) hace ya algunas décadas, hoy en día la forma urbana se organiza en base a la movilidad y las lógicas territoriales se le subordinan.

2.3 EL TERRITORIO URBANO Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL ³⁷

En el caso de las ciudades latinoamericanas la exclusión social suele ir acompañada de una importante segregación socio territorial. Los sectores de bajos recursos, si bien mayoritarios en la mayor parte de estas ciudades, suelen quedar relegados a espacios normalmente alejados de las áreas dinámicas de la ciudad. Los procesos de desarrollo urbano seguidos por estas urbes han implicado la ubicación de la población en situación de pobreza en los márgenes de la ciudad lo que, a su vez, ha condicionado sus dinámicas de movilidad. En este apartado se exploran las relaciones entre el territorio urbano y la exclusión social haciendo especialmente hincapié en las ciudades latinoamericanas analizando si la estructura urbana de dichas urbes facilita o dificulta los procesos de exclusión.

2.3.1 La dimensión espacial de la exclusión

³⁷ Los procesos señalados en este apartado se refieren básicamente a los acontecidos en las grandes áreas metropolitanas latinoamericanas de la actualidad. Los cambios producidos en ciudades de menor rango pueden no ajustarse a los procesos a los que se hará referencia a lo largo de las páginas siguientes. Asimismo, si bien se señala un modelo común para las grandes ciudades latinoamericanas, los procesos señalados pueden diferir a veces de forma sustancial entre las diversas ciudades de la región.

Como ya se ha visto, la estructura urbana y la organización territorial son, sin duda alguna, un importante condicionante de la exclusión social. De la estructura territorial y la organización urbanas dependerán en buena medida las posibilidades de inclusión e integración de un colectivo urbano en su entorno. Así, será el modelo territorial el que, de una forma sustancial, facilitará o dificultará los procesos de exclusión o integración de un espacio determinado. En este sentido, difícilmente podrá enfrentarse la cuestión de la exclusión si no se enfrenta también, y paralelamente, el tema de la organización territorial.

La exclusión social es, sin lugar a dudas, un fenómeno con una dimensión espacial. Así, la exclusión social se puede expresar como la acumulación en el espacio de riesgos específicos que dificultan o impiden la realización de ciertos derechos (civiles, económicos, sociales, culturales y políticos) y la integración del grupo social afectado con su medio o la sociedad (Gacitúa & Davis, 2000).

La exposición a riesgos y la vulnerabilidad frente a ellos cambian según la ubicación espacial de los grupos sociales. 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, 2000).

En este sentido, el ámbito territorial no solo se refiere a que la expresión de la exclusión ocurre en un espacio determinado, sino también a que existen fenómenos espaciales que se constituyen en factores de riesgo, generadores de exclusión (Gacitúa & Davis, 2000).

Tal como se señalaba en el primer apartado de este capítulo³⁸, la exclusión social se puede representar como la acumulación de riesgos específicos que dificultan o impiden la realización de ciertos derechos ciudadanos, entendiendo que aquellos que no gozan de los derechos del común de los ciudadanos pueden ser considerados excluidos de la sociedad. Entre estos derechos existe el derecho de todas las personas a disfrutar de la vida en la ciudad. Este derecho, conceptualizado

³⁸ Véase 2.1 Pobreza y exclusión social.

como derecho a la ciudad (Lefèbvre, 1974), se expresaba como el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de las distintas y diversas oportunidades que se encuentran en el territorio urbano.

Así, se indicaba que el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad solo es posible garantizando la accesibilidad de todos los ciudadanos a las distintas zonas y lugares de la ciudad y a las actividades que en ella se desarrollan. Porque ¿cómo puede participar plenamente de la ciudad y de esta forma disfrutar de las mismas oportunidades que el resto de los ciudadanos una persona que no puede llegar a los lugares donde éstas se ofrecen? Su inclusión o integración en la sociedad, esto es, el ejercicio de ciudadanía plena, dependerá no solo de sus características individuales o colectivas (económicas, sociales...) sino, y especialmente, de la estructura urbana y de la organización territorial del lugar donde realice sus actividades cotidianas.

De esta forma, el derecho a la ciudad tenía como un componente básico el derecho al acceso, también expresado como el derecho a llegar³⁹. Así, el modelo territorial de un área urbana condiciona las posibilidades de llegar a los lugares. Según cuales sean estos modelos variará el grado de opcionalidad que tienen los ciudadanos para acceder a las diferentes partes de la ciudad y a las distintas actividades que en ella se realizan. En este sentido los procesos espaciales afectan a las actividades de las personas y sus relaciones con otras, y por lo tanto juegan un rol importante en la creación de la exclusión/inclusión (Clert, 2000).

Muy a menudo los estudios sobre desigualdades sociales y/o exclusión se plantean desde una óptica estrictamente sociológica en la cual el territorio es un aspecto ignorado. Aquí se pretende analizar como el territorio y, específicamente, como una organización territorial determinada puede favorecer o, al contrario, dificultar la cohesión social. En este sentido, la cohesión social debe venir definida por la extensión de la igualdad de oportunidades al conjunto de los ciudadanos. Así, desde una perspectiva territorial, los procesos de cohesión social deben pasar por

³⁹ Véase 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

permitir el acceso de todos los ciudadanos sin excepciones a las distintas actividades que ofrece la ciudad. Es por ello que la variable territorio deviene un elemento esencial en la configuración de una sociedad en la que uno de los derechos básicos como es la posibilidad de acceder a los lugares sea respetado (Miralles & Cebollada, 2000). En la ciudad el ejercicio de este derecho surge de la premisa que hay que garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos y ciudadanas a los diferentes puntos del territorio urbano.

En este sentido, el modelo territorial puede facilitar o dificultar los procesos de exclusión social. Del territorio y de cómo éste se organiza depende que se favorezcan procesos de integración social o, al contrario, de exclusión. Así, la accesibilidad repercutirá en el grado de opcionalidad que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a las distintas actividades.

La construcción de un territorio basado en los principios del funcionalismo y con características suburbanas donde la mayor parte de la población reside en las zonas periféricas de la ciudad infradotadas de los servicios básicos, hará que dicha población no tenga un acceso igualitario a los recursos sanitarios o educativos y que no disfrute de las mismas oportunidades laborales o de participación en sociedad.

En este sentido, la difusión, la fragmentación y la especialización funcional de la ciudad serán elementos facilitadores de exclusión. Asimismo, se puede afirmar que la exclusión será menor en una estructura urbana multifuncional que en un área donde solo se dé una única función (Miralles & Cebollada, 2000).

2.3.2 El impacto del desarrollo urbano en los sectores menos favorecidos: la segregación residencial como forma de exclusión social

Como afirma Douglas Massey (1996), en ciudades pequeñas, villas o pueblos, familias pobres y no pobres necesariamente se mezclan, comparten los mismos servicios públicos y residen en los mismos distritos municipales. Será con el desarrollo urbano de las últimas décadas que las diferencias entre las clases sociales empezarán a manifestarse geográficamente, además de socialmente.

La segregación social urbana alude justamente al conjunto de procesos que resultan en una creciente polarización en la distribución territorial de los hogares que pertenecen a categorías socioeconómicas distintas. Esa polarización implica que la composición social de cada vecindario tiende a ser cada vez más homogénea, y más heterogénea entre vecindarios, produciéndose, por lo menos a priori, una reducción de las oportunidades de interacción entre las distintas clases sociales (Kaztman, 2003). Efectivamente, en la ciudad moderna y contemporánea la desaparición paulatina de las sociedades estamentales por otras que toleran el ascenso social, los signos de distinción se han transformado y el lugar de residencia ha sido uno de ellos (Vega Centeno, 2004).

En las sociedades tradicionales era factible la convivencia de los distintos estratos sociales en la medida que la posición social de cada grupo era aceptada como inamovible. Ello hacía innecesarias las delimitaciones espaciales para legitimar dichas diferencias. En la sociedad moderna y contemporánea, en cambio, donde es posible la movilidad social, aquellos que ostentaban los puestos sociales más altos buscarán nuevas formas de distinción. Una de ellas será la diferenciación del espacio residencial y, en general, de los espacios que se ocupan cotidianamente. Ello iniciará un proceso de transformación del espacio urbano que ha llegado hasta nuestros días (Kostof, 1999).

La diferenciación socioeconómica, entonces, se expresará territorialmente mediante una morfología urbana organizada a través de la segregación residencial donde la

ocupación del territorio tiende a generar espacios de acceso restringido que eviten el encuentro plurisocial⁴⁰.

De esta forma, la estratificación social de una sociedad se verá reflejada en los espacios que cada uno de los grupos sociales habite. Dado que los distintos espacios urbanos adquirirán un valor en función de sus cualidades ambientales, urbanísticas y paisajísticas, la diferenciación social de los espacios vendrá determinada por la capacidad económica de sus habitantes. Será a través de la imagen de lo construido, entonces, que el espacio urbano expresará la estratificación de una sociedad (Lynch, 1966). La diferenciación social, así, tendrá su traducción espacial en las distintas zonas residenciales de la ciudad las cuales destacarán por su fuerte homogeneidad interna y heterogeneidad externa (Castells, 1982).

En el caso latinoamericano dicha diferenciación social del espacio se ha visto reflejada sobre todo en una organización espacial basada en la oposición centro-periferia. Así, la segregación residencial se hace evidente espacialmente en la constitución de barrios populares localizados en las grandes periferias de las metrópolis de la región (Shutz, 1996). Ejemplo de ello son las *favelas* de Rio de Janeiro, las *villas miseria* en Argentina, los *ranchos* en Venezuela, las *poblaciones* en Chile o las *barriadas* en el Perú.

La imagen de la metrópoli latinoamericana, así, es la de una ciudad en la que coexisten dos mundos, la ciudad equipada y la periferia marginal, la de una ciudad irregular e informal en la que se concentra la mayor parte de la población urbana pobre y la de una ciudad regular donde se han establecido los estratos altos de la sociedad (Benévolo, 2000).

⁴⁰ Sin embargo, tal como señala Vega Centeno (2004) y como se ampliará en el apartado 2.4.1 La movilidad como base de la articulación territorial y la integración social, "esta búsqueda de distancia social expresada en distancia física no va de la mano necesariamente con la formación de una ciudad dual, donde dos mundos urbanos se desarrollan autónomamente, siendo uno marginal al otro". Precisamente la movilidad cotidiana permitirá romper dichas barreras físicas facilitando los encuentros de carácter plurisocial.

Dicha segregación, además, irá acompañada de un proceso de homogeneización funcional, además de social, de tal forma que irán desapareciendo los espacios polifuncionales característicos de antaño. Así es, en este marco la noción de barrio como espacio urbano que concentraba la vida cotidiana de sus habitantes, como espacio donde dichos habitantes podían desarrollar la mayor parte de sus actividades cotidianas, irá cediendo progresivamente su lugar a los conjuntos residenciales donde primará, por encima de las demás, la función de habitar (Vega Centeno, 2004).

Dicho proceso de zonificación y segregación social no se remitirá exclusivamente a la función residencial. Al igual que la residencia, el resto de funciones urbanas también se desarrollará formando espacios monofuncionales (industriales, comerciales, sanitarios, educativos, recreativos...) a modo de nodos distribuidos por todo el espacio urbano cada uno de los cuales dirigido a un sector socioeconómico específico. De esta forma existirán zonas monofuncionales destinadas a sectores sociales con alta capacidad de consumo y áreas urbanas que ofrecerán equipamientos para estratos sociales de menor condición económica. La segregación social, entonces, no solo se reflejará en los espacios residenciales sino también en las distintas áreas funcionales de la ciudad.

Las consecuencias de esta segregación residencial han sido poco estudiadas en América Latina si bien los escasos trabajos realizados sobre esta materia coinciden en señalar que este aislamiento social genera condiciones fértiles para la emergencia y consolidación de fenómenos de marginalidad (Katzman, 2003) y, como consecuencia de ello, de procesos de exclusión social.

En este sentido, una investigación llevada a cabo por Sabatini, Cáceres y Cerda (2000) en distintas áreas urbanas de Chile evidencia los altos índices de correlación entre el nivel de segregación residencial en los barrios pobres con sus tasas de

desempleo, las proporciones de desafiliación institucional de los jóvenes, el rezago escolar y el embarazo adolescente⁴¹.

2.3.3 La ciudad latinoamericana: un espacio generador de exclusión

Entre las transformaciones producidas en las grandes ciudades de América Latina durante las últimas décadas bajo el impacto relacionado de los procesos de reestructuración productiva, revolución tecnológica y globalización, destaca particularmente el aumento y la profundización de las desigualdades sociales urbanas expresadas en un incremento de la polarización, la segregación, la fragmentación y la segmentación social (De Mattos, 2002a).

Mientras se crean nuevos empleos altamente retribuidos en servicios avanzados y sectores de alta tecnología, se destruyen empleos de nivel medio en el sector industrial, se reducen gradualmente los empleos protegidos en el sector público y proliferan los nuevos empleos poco retribuidos tanto en los servicios como en la industria en declive (Castells, 1989).

Así, la implantación del nuevo modelo de acumulación produce de manera simultánea tanto procesos de inclusión como de exclusión. A la vez que incluye e incorpora a su lógica lo que produce un valor añadido en el marco del nuevo modelo económico, excluye y margina lo que devalúa dicho valor y es irrelevante para la lógica del sistema (Pérez, 1999).

Los procesos de polarización, fragmentación y segregación social ahora referidos, se han visto reflejados en una nueva redistribución socio-territorial. Mientras las clases acomodadas se han ido localizando progresivamente en barrios cerrados de acceso restringido dotados en muchas ocasiones de buena parte de los servicios necesarios para la vida diaria (comerciales, culturales, de esparcimiento e incluso educativos, sanitarios y laborales) (Janoschka, 2002), los grupos de menos recursos

⁴¹ Como se verá en el próximo apartado, 2.4 Movilidad y pobreza, de las posibilidades y de la capacidad de desplazarse dependerá que determinados colectivos urbanos puedan superar los procesos de exclusión y abandonar su situación de pobreza.

han sido expulsados de las áreas de nueva centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos infradotados de los servicios básicos mínimos consolidados en la etapa anterior.

La aplicación de las estrategias de reestructuración económica, política y social aplicadas a partir de los años ochenta basadas en principios de liberalización económica y desregulación ha provocado, así, la conformación de nuevos paisajes de segregación y nuevas formas asociadas de exclusión (De Mattos, 1998) mostrando una vez más la estrecha relación que existe entre la segregación social urbana y la segregación espacial.

Además de por la fragmentación socio-territorial, expresada en las diferencias locacionales de los barrios residenciales de los distintos segmentos socio-económicos de la población, las ciudades latinoamericanas se han caracterizado durante esta última etapa por una profundización de la especialización funcional. Si bien a gran escala puede observarse un proceso de mezcla funcional derivado de la dispersión de las diversas funciones y actividades urbanas por el territorio metropolitano, a nivel micro se refuerza notoriamente un patrón monofuncional (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2000; Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2002).

La función residencial, especialmente la de los sectores acomodados de la sociedad, se ha segregado paulatinamente del resto del espacio urbano. Durante este período en las ciudades latinoamericanas se ha incrementado la urbanización privada de complejos habitacionales separados del resto de la ciudad por fuertes medidas de seguridad (Janoschka, 2002). Asimismo, han proliferado las áreas dedicadas exclusivamente a funciones comerciales o recreacionales fundamentalmente dirigidas a estos sectores de la sociedad. De igual manera se ha producido una reconcentración de servicios educativos e incluso sanitarios de calidad en espacios específicos de la ciudad, normalmente cercanos a las áreas residenciales de la población de altos ingresos.

El resultado de este proceso progresivo de especialización funcional es un creciente aislamiento social de las capas más desfavorecidas de la sociedad. El avance de procesos de especialización funcional ha llevado a articular plenamente ciertos fragmentos de la ciudad a la economía global, mientras otros han quedado totalmente marginados de ésta (Ciccollella & Mignaqui, 2000; Sassen, 1999; Sassen, 2002).

Así, los barrios residenciales de los sectores populares urbanos restan aislados social y territorialmente del resto de la ciudad. Para estos sectores el aislamiento de sus barrios impacta directamente en sus posibilidades de disfrutar de las oportunidades que le ofrece la ciudad. Su ubicación generalmente suburbana trae como consecuencia largos viajes diarios al trabajo y dificultades de accesibilidad a equipamientos sanitarios, educativos, culturales... adecuados a la vez que pueden producir una ruptura de las redes sociales y familiares por la imposibilidad de mantener contactos frecuentes con la familia y amigos que quedaron en el lugar de residencia anterior (Ducci, 2000).

Tal como señala Kaztman (2001) dicho aislamiento se convierte en un obstáculo importante para acumular los activos necesarios para integrarse en la sociedad. Así, el modo de vida de los habitantes de la periferia se mueve entre formas de encierro o auto-aislamiento socio-territorial y la necesaria integración a la ciudad para acceder a los beneficios que ésta ofrece (Cariola & Lacabana, 2003).

Tal como se ha visto a lo largo de este apartado, la exclusión social tiene en el territorio uno de sus principales condicionantes. De la estructura territorial y la organización urbana dependen en buena medida las posibilidades de inclusión de un colectivo urbano en su entorno. Mientras una estructura territorial compacta con mezcla de usos facilita la cohesión social, la dispersión urbana, la fragmentación territorial y la especialización funcional dificultan los procesos de integración en tanto que no garantizan el acceso a las distintas zonas y lugares de la ciudad y a las actividades que en ella se desarrollan en condiciones de igualdad.

Los patrones de urbanización implantados en las grandes ciudades de América Latina a partir de los años ochenta basados en los principios del funcionalismo y caracterizados por una importante dispersión urbana y una profunda fragmentación territorial, han comportado un incremento de las dificultades de acceso de los grupos más vulnerables a las oportunidades que ofrece la ciudad.

Dichos patrones de urbanización obligan a los ciudadanos a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para la vida cotidiana. De la existencia, la calidad y el coste del servicio de transporte colectivo dependerán en gran medida el nivel de inclusión o exclusión de los diferentes grupos sociales o colectivos urbanos al conjunto de la sociedad y con ello el grado de cohesión social de ésta.

2.4 MOVILIDAD Y POBREZA

El último apartado de este capítulo indaga sobre las relaciones entre la movilidad y la pobreza. Sin duda alguna la situación de pobreza condiciona las pautas de movilidad de los sectores populares de la población. Del mismo modo, la posibilidad de integrar la movilidad a la vida cotidiana modula los procesos de integración y cohesión sociales. Así, entre ambas variables se establece una relación biunívoca en la que una y otra interactúan profundamente entre si. Sobre la base de esta relación, en los próximos apartados se realiza un análisis de la contribución de la movilidad a los procesos de integración social de los sectores de bajos recursos, se analizan las características de la movilidad de este sector de la población y se explora el impacto que tiene la presencia de un sistema de transporte colectivo en los procesos de inclusión-exclusión.

2.4.1 La movilidad como base de la integración social

La ciudad latinoamericana, la ciudad que conocemos hoy, es, sobre todo, una ciudad nueva, una ciudad reciente. A pesar de que su fundación se remonta ya a

unos siglos atrás, la mayor parte del espacio urbano fue construido en el último medio siglo. Durante este último período la ciudad creció vertiginosamente. A falta de una oferta de vivienda adecuada a sus condiciones en el área urbana consolidada, los migrantes llegados a la ciudad en sucesivas oleadas se instalaron más allá del casco urbano central urbanizando grandes extensiones de terreno y dando a la ciudad la imagen de un patrón centro-periferia.

Sin embargo, tal como señala Jaime Joseph (2004) para el caso de Lima, esta segregación habitacional no significó una exclusión de la metrópoli. Los nuevos habitantes de la ciudad, lejos de quedar reclusos en sus lugares de residencia se integraron a la ciudad especialmente a través del mercado de trabajo ya sea empleándose como mano de obra en el pujante sector industrial u ofreciendo sus servicios como empleadas del hogar, jardineros, chóferes u otros a las clases adineradas y al conjunto de la población establecida en la ciudad.

El análisis de la ciudad popular desde el prisma de la marginalidad⁴², en el que la observación se limitaba a las edificaciones y a las infraestructuras comunitarias dejando de lado la investigación sobre la vida cotidiana de los habitantes que ahí residían, hizo pensar que la población que residía en un área de la ciudad infradotada de los servicios básicos vivía al margen de ella. Los estudios realizados bajo el prisma de la dicotomía entre segregación e integración que concentraban el análisis exclusivamente en la residencia, en el espacio residencial, llevaron, en numerosas ocasiones, a conclusiones erróneas en las que se afirmaba que los sectores de bajos recursos vivían “al margen de la ciudad”.

Nada más lejos de la realidad. Las clases populares no restringen su vida cotidiana a sus espacios residenciales. Todo lo contrario. Para el desarrollo de sus actividades cotidianas utilizan toda la ciudad. Precisamente la falta de servicios e infraestructuras en los lugares que habitan los obliga a recorrer toda la ciudad en busca de ellos. La vida cotidiana de aquellos que cuentan con menores recursos

⁴² Este enfoque fue utilizado muchos años por los estudiosos de las metrópolis latinoamericanas y sus planificadores.

hace necesarios los desplazamientos. Como apunta Vega Centeno (2004), no solo las oportunidades laborales se hallan distantes sino que las amistades y los familiares tampoco se restringen al espacio próximo. Igualmente, los distintos servicios que requieren así como las posibilidades recreativas u otras necesidades humanas tampoco suelen encontrarse cerca del espacio habitacional.

Tal como se señaló en el segundo apartado de este capítulo⁴³, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar, hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana. En este sentido se pasa de una vida organizada alrededor del espacio local a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. Así, el espacio local deja de ser el espacio vital. Con la construcción de esta nueva ciudad la vida cotidiana dejará de desarrollarse en el espacio de proximidad. En la ciudad contemporánea el espacio vital se torna mucho más difuso y disperso.

En esta nueva ciudad la movilidad deviene, así, el elemento estructurador de la vida cotidiana (Vega Centeno, 2004). Las actividades cotidianas dejan de estar en el espacio próximo al lugar de residencia para dispersarse por todo el territorio metropolitano. La nueva estructura urbana obliga a los habitantes de la ciudad popular a realizar numerosos desplazamientos para cubrir las necesidades que se les niegan en su lugar de residencia. Así, los desplazamientos jugarán un papel de organizadores y estructuradores de la vida cotidiana.

En esta nueva trama urbana dichos desplazamientos ya no estarán ligados exclusivamente al espacio próximo a la vivienda sino que se efectuarán hacia distintos y diversos espacios de la ciudad. Los desplazamientos a cortas distancias dejarán lugar a los desplazamientos a distancias medias y largas. Para la mayor parte de las personas la vida cotidiana se estructurará en base a estos nuevos tipos de desplazamiento. Actividades de tipo laboral, formativas, de compras, relacionadas con la salud, con el ocio o con el mantenimiento de las redes

⁴³ Véase 2.2.2 Movilidad, estructura urbana y vida cotidiana en las áreas metropolitanas latinoamericanas.

familiares serán muy difíciles de llevar a cabo sin la realización de importantes desplazamientos a lo largo y ancho de la extensa trama urbana.

Así, los desplazamientos, la movilidad, se erigirán en esta nueva estructura urbana como el criterio organizador de la vida en la ciudad. El acceso a las oportunidades que ésta ofrece solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos cotidianos. El paso de una ciudad organizada en base al espacio local a otra estructurada en nodos solo será posible mediante un incremento de la movilidad y un cambio en las formas de ésta. La movilidad devendrá, entonces, inevitablemente, el principal elemento articulador de las diferentes actividades que los ciudadanos realizarán a lo largo del día. Así, la movilidad, las posibilidades de desplazarse, devendrán un factor de primer orden para su integración en la dinámica de la ciudad.

Efectivamente, tal como se explica en los próximos apartados, de las posibilidades de desplazamiento de cada individuo dependerán en buena parte sus posibilidades para aprovechar las oportunidades que ofrece la ciudad y, con ello, sus posibilidades de integrarse en la sociedad. Y sus posibilidades de desplazamiento dependerán, en buena medida, de la capacidad que tenga de sufragar los gastos de transporte.

2.4.2 La movilidad de los pobres: relaciones entre movilidad y pobreza

Si bien existen diferentes formas de desplazarse ello no significa que el uso de los distintos medios de transporte sea homogéneo entre los diversos grupos sociales. La utilización de los medios de transporte está relacionada con un amplio abanico de variables territoriales y sociales tales como el entorno urbano, la oferta de transporte, el nivel de renta, el género, la edad, el nivel educativo, el tamaño y la estructura del hogar, las capacidades físicas y mentales, las normas culturales, etc. (Wachs, 1991; Vasconcellos, 2001; Miralles, 2002). Dichas variables no actúan de forma aislada sino que se interrelacionan entre sí y en cada caso cada una puede

tener distinto peso específico como condicionante de la forma de desplazamiento (Cebollada, 2003).

En las ciudades como las de América Latina, donde debido a la importante distancia que separa las distintas funciones urbanas la accesibilidad viene determinada fundamentalmente por las posibilidades de uso de medios de transporte motorizados, el nivel de renta es, sin duda alguna, una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos⁴⁴. Tal como indica Ávila Gomide (2003), existe una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta un importante elemento modulador de la movilidad urbana. Así, por ejemplo, se puede afirmar que los desplazamientos de medias y largas distancias, los que deben realizarse en medios de transporte motorizados, disminuyen con el ingreso; tal como señala Vasconcellos (2001), por norma general los ciudadanos de más ingresos realizarán más desplazamientos motorizados que los de menores ingresos. Asimismo, también puede afirmarse que a mayor nivel de renta mayor utilización de medios de transporte motorizados individuales, fundamentalmente automóviles (Kauffman, 2000).

En las ciudades latinoamericanas la variable renta está relacionada con la localización residencial, una variable que, a su vez, condiciona los gastos en transporte y, con ello, las posibilidades de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad (Gannon & Liu, 2002). Con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos⁴⁵. Ello, como se señaló en el apartado anterior, les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas⁴⁶. En este contexto, las

⁴⁴ Si bien el resto de variables mencionadas también tienen una gran importancia como condicionadoras de las pautas de movilidad de los ciudadanos, este trabajo se centrará específicamente en el nivel de renta.

⁴⁵ Al respecto véase apartado 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

⁴⁶ Como se verá en el próximo capítulo el área central de la ciudad también acoge importantes volúmenes de personas en situación de pobreza. Precisamente esta ubicación les permite reducir los desplazamientos en medios motorizados disminuyendo sus costes de transporte y facilitando su acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad.

posibilidades de realizar estos desplazamientos dependerán, fundamentalmente, de la capacidad de sufragar el coste de dichos desplazamientos. Por ello, los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento de las familias de rentas bajas.

Para los grupos sociales de menores ingresos el valor de la tarifa de transporte público urbano sigue constituyendo un factor importante en el presupuesto familiar, según se puede verificar por las manifestaciones populares, a veces violentas, que todavía acompañan las alzas de las tarifas en muchas ciudades de la región, como, por ejemplo, en Guatemala en abril del 2000 (Thomson, 2002). Los miembros de hogares pobres suelen destinar importantes porcentajes de sus presupuestos familiares a los desplazamientos (Booth, Hanmer & Lovell, 2000) siendo uno de los principales ítems de los gastos de dichas familias (Fundación Ciudad, 2000; Kalthier, 2002; Ávila Gomide, 2003; Itrans, 2004). La situación es básicamente semejante en toda América Latina si bien los porcentajes pueden variar, en algunos casos, de forma sustancial.

En Chile, a mediados del decenio de los años 1990, la proporción del gasto del quintil de los hogares de más bajos ingresos era de 8,4%, una proporción que aumentaba hasta alrededor de una décima parte de sus ingresos entre la población pobre residente en la capital del país (Thomson, 2002).

Para principios de esta misma década, un estudio realizado en un partido de Buenos Aires revelaba que los gastos en transporte podían absorber cuanto menos el 25% de los salarios llegando en algunas ocasiones a insumir hasta el 40% de los mismos (Kralich, 1993). Pocos años antes un estudio realizado en una localidad de la misma área metropolitana estableció que los viajes allí originados con destino a la capital absorbían entre el 20% y el 30% de los ingresos medios⁴⁷.

Asimismo, un estudio realizado en Brasil con datos de mediados de la década anterior constató que las familias con rendimiento mensual de hasta dos salarios

⁴⁷ Citado en Kralich, 2003.

mínimos residentes en las regiones metropolitanas estudiadas gastaban cerca del 8% del presupuesto familiar en transporte público (Andrade, 2000)⁴⁸. Por otro lado, una encuesta realizada en Sao Paulo en 1997 reveló que el gasto en transporte de la población de más bajos ingresos suponía el 39% de sus ingresos mensuales (Vasconcellos, 2001). Igualmente, un estudio de carácter cualitativo realizado en varias ciudades brasileñas en el año 2003 puso de manifiesto que, a juzgar por la mayor parte de las personas entrevistadas, los gastos en transporte eran considerados como de medio para alto (Itrans, 2004).

La pobreza, entonces, en esta realidad, actúa como un condicionante a la movilidad. La situación de falta de ingresos condiciona de forma plausible las pautas de movilidad de los ciudadanos que se encuentran en esta situación. Como se verá en los próximos párrafos, la situación de pobreza condicionará las tasas de movilidad, los motivos de desplazamiento, la distribución modal de los desplazamientos, la dinámica de éstos o el tiempo de viaje, entre otros.

Así es, para las personas en situación de pobreza, la falta de rentas disponibles limita sus posibilidades de desplazamiento restringiendo sus viajes a lo mínimo indispensable (Fundación Ciudad, 2000). Así, por ejemplo, un estudio realizado en Santiago de Chile con datos de 1991, constata que mientras la tasa de viajes por día y hogar entre las familias de menores ingresos era de 6,93, para la de mayores ingresos era de 10,57 (Thomson, 2002).

De igual forma, la encuesta de viajes realizada en el año 2004 en el marco de la elaboración del Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú, reveló que mientras las personas en situación de pobreza realizaban una media de 1,8 viajes diarios, la tasa de viajes las que no se encontraban en esta situación era de 2,1 (Yachiyo, 2005).

⁴⁸ El mismo autor señala que, debido a la caída de la renta media y a la subida de las tarifas de transporte ocurridas desde entonces, se puede inferir que actualmente los gastos en transporte colectivo suponen una proporción todavía más alta en los presupuestos familiares de los hogares más pobres.

Tal como puede observarse en la Tabla 2.1, los datos ofrecidos por la Pesquisa de Origen e Destino realizada en 1997 por la Compañía do Metropolitano de São Paulo arrojaron cifras similares: mientras los grupos sociales con más ingresos realizaban una media de 2,64 viajes por personas y día, entre los colectivos de menos recursos la tasa de viajes era solamente de 1,16 (Vasconcellos, 2001).

Finalmente, los datos aportados por el Itrans (2003b, 2003c, 2003d, 2003e y 2004) en base a un estudio sobre movilidad y pobreza realizado en 2003 en las regiones metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte y Recife corroboraron estas afirmaciones; según este estudio, las tasas de movilidad de la población con una renta familiar por debajo de los tres salarios mínimos mensuales en estas regiones metropolitanas eran de 0,88, 1,00, 0,90 y 0,86 viajes por habitante y día respectivamente durante los días laborables (véase Tabla 2.2).

Asimismo, tal como señala el estudio del Itrans y queda reflejado en la Tabla 2.2, la movilidad de los más pobres cae más todavía en los fines de semana, llegando incluso a la inmovilidad total. El estudio de Pablo Vega Centeno (2003b) realizado en una ciudad de la metrópoli limeña confirma esta situación: las personas que se quedan dentro del hogar representan cerca de la cuarta parte de la población adulta por las mañanas y alrededor de un tercio por las tardes.

Las dificultades de desplazamiento de las personas en situación de pobreza harán que la mayor parte de los desplazamientos realizados por este grupo social sean por motivos laborales o educativos (Allport, 2000; Ávila Gomide, 2003) minimizando los viajes para satisfacer otras necesidades cotidianas tales como ocio, salud o visitas a amigos y familiares⁴⁹. Si bien los sectores populares tienen los mismos motivos que el resto de estratos socioeconómicos para desplazarse, la proporción de estos últimos motivos de desplazamientos solo adquirirá proporciones relevantes entre los grupos sociales de rentas medias y altas (CMSP, 1998).

⁴⁹ Los desplazamientos por compras suelen quedar “olvidados” debido a la metodología de encuesta que suele despreciar los desplazamientos realizados a pie con una duración de menos de 15 minutos.

Tabla 2.1

Movilidad e ingresos, Área Metropolitana de São Paulo, 1997

Ingresos mensuales familiares (R\$)	Viajes por persona y día
< 250	1,16
250 – 500	1,47
500 – 1.000	1,76
1.000 – 1.800	2,07
1.800 – 3.600	2,34
> 3.600	2,64
Media	1,87

Fuente: Vasconcellos, 2001 ¹**Tabla 2.2**

Tasa de movilidad, Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales, 2003

Tasa de movilidad	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Días laborables (de lunes a viernes)	0,88	1,00	0,90	0,86
Sábados y domingos	0,35	0,49	0,40	0,48
Inmovilidad en fines de semana (%)	73,5	58,2	67,2	61,3

Fuente: Itrans. Movilidade e Pobreza, 2003

¹ En base a CMSP, 1998.

Solo algunos datos para contrastar esta afirmación. Según una encuesta realizada en el año 2001 en un barrio pobre de la ciudad de Chosica en Perú, el 66,7% de los desplazamientos de los jefes de familia eran por motivos laborales, el 25,4% por compras, el 5,1% para visitar a familiares y el 3,4% por otros motivos (Vega Centeno, 2003b). Igualmente, el estudio realizado por el Itrans (2003b, 2003c, 2003d, 2003e y 2004) en el año 2003 en distintas regiones metropolitanas brasileñas confirma esta afirmación. Según se puede observar en el gráfico adjunto (véase Gráfico 2.1), este estudio indica que la mayor parte de los desplazamientos realizados por la población con renta familiar por debajo de los tres salarios mínimos mensuales son para trabajar o buscar empleo y para estudiar siendo mínimos los desplazamientos para acudir al médico, hacer compras de alimentación o visitar a parientes y amigos

En el caso de las personas en situación de pobreza, el uso de los diferentes medios de transporte también está muy condicionado por el ingreso de las familias. Así, los familiares que deban desplazarse escogerán la forma de hacerlo fundamentalmente en base al coste que ello suponga. De esta manera, a nivel general se priorizarán los desplazamientos a pie seguidos de los realizados en transporte colectivo siendo muy reducidos los viajes en medios de transporte privados tales como taxis o automóviles particulares (Fundación Ciudad, 2000; Allport, 2000; Torres, 2000; Vasconcellos, 2001; Kalthier, 2002; Itrans, 2004). La utilización de otros medios de transporte tales como la bicicleta o el mototaxi suele ser reducida si bien dependerán de la implantación que estos tengan en cada país o ciudad concretos (Ávila Gomide, 2003; Itrans, 2004).

Según datos del año 2000 referidos al conjunto de áreas urbanas latinoamericanas, la mayor parte de los desplazamientos se realizan a pie (43,5%) y en transporte colectivo (32,6%) siendo muy inferiores los realizados en automóvil (15,6%) o en otros medios de transporte tales como bicicletas o motocicletas (8,2%) (Vasconcellos, 2005)⁵⁰.

⁵⁰ Estos datos se refieren al conjunto de la población, sin distinción de grupos socioeconómicos. Si se tiene en cuenta, como se verá en los próximos párrafos, que el uso de los medios privados es todavía

Asimismo, los datos arrojados por la Pesquisa de Origem e Destino de la Companhia do Metropolitano de São Paulo de 1997 indican, tal como puede verse en el Gráfico 2.2, que las personas con una renta familiar de hasta dos salarios mínimos mensuales realizan cerca del 60% de sus desplazamientos a pie mientras que las personas con una renta familiar por encima de los veinte salarios mínimos realizan más del 80% de sus desplazamientos con medios motorizados, individuales o colectivos. Esto significa, como señala Ávila Gomide (2003), que las personas con rentas más bajas tienden a sustituir los viajes motorizados por desplazamientos a pie.

Esta misma conclusión se extrae del estudio sobre los desplazamientos no motorizados realizado por el Itrans (2004). Según se desprende de sus conclusiones, y tal como puede observarse en el Gráfico 2.3, la mayor parte de los desplazamientos a pie son realizados por la población de bajos ingresos.

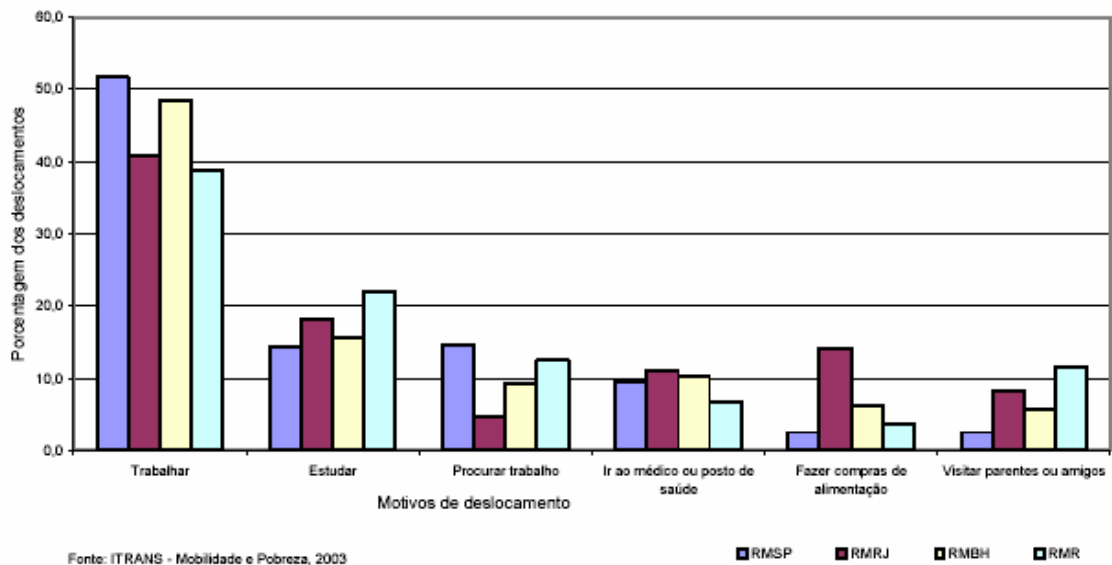
La encuesta realizada en el marco de la realización del Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao (Yachiyo, 2005) arroja datos similares a los estudios anteriores. Según puede observarse en la Tabla 2.3, el 49% de los desplazamientos de las familias en situación de pobreza se realizan en medios de transporte colectivo, un 40,5% a pie, y solo un 8,2% en taxis o similares, entre los que destaca un 5,4% en mototaxi, y un 2,4% en transporte privado. Estos datos contrastan con la distribución modal de las personas que no se encuentran en situación de pobreza entre los que se puede observar especialmente un incremento de los desplazamientos en vehículos privados (14,3%) y una reducción de los viajes a pie (23,2%).

El estudio realizado por el Itrans (2003b, 2003c, 2003d, 2003e y 2004) entre la población con una renta familiar por debajo de los tres salarios mínimos mensuales

inferior entre los ciudadanos de bajas rentas, el uso del transporte colectivo o los desplazamientos a pie son todavía más comunes.

Gráfico 2.1

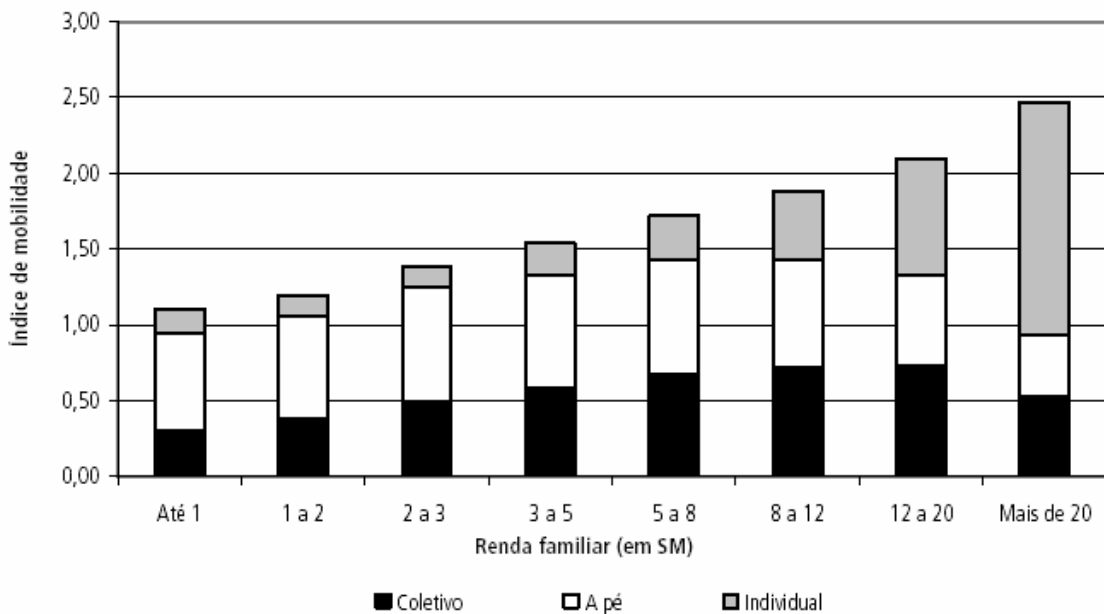
Motivos de desplazamiento. Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales (%), 2003



Fuente: Itrans. Movilidad e Pobreza, 2003

Gráfico 2.2

Movilidad urbana según renta familiar. Región Metropolitana de São Paulo, 1997

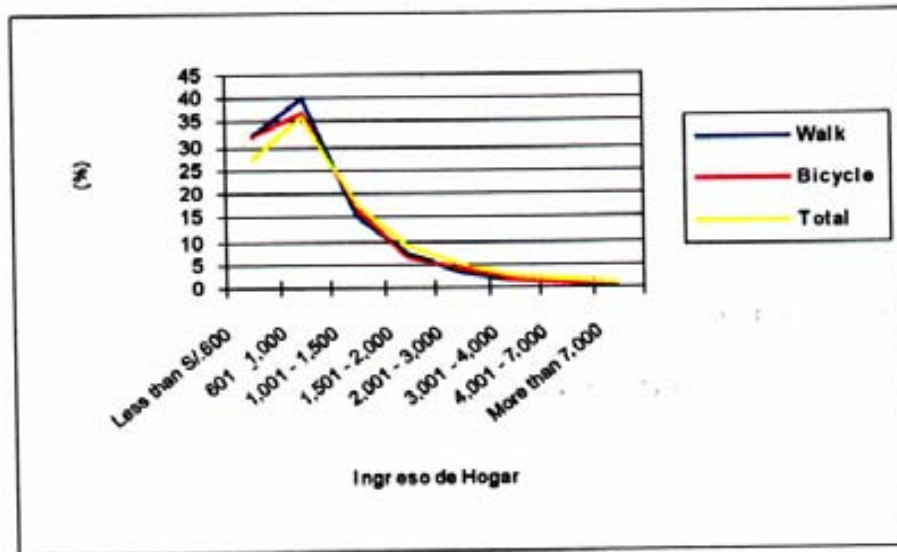


Fuente: Companhia do Metropolitano de São Paulo, Pesquisa O/D de 1997 ¹

¹ Citado en Ávila Gomide, 1997.

Gráfico 2.3

Viajes no motorizados según ingreso del hogar. Área metropolitana de Lima y Callao, 2004



Fuente: Itrans, 2004

Tabla 2.3

Participación modal de las familias en situación de pobreza. Región Metropolitana de Lima y Callao, 2004 (en %)

Modo ²	Pobres	No pobres
A pie	40,5	23,2
Privado	2,4	14,3
Carro	1,4	12,8
Otros	0,9	1,5
"Taxi-colectivo"	8,2	10,5
Mototaxi	5,4	3,4
Colectivo	1,2	1,1
Taxi	1,6	6,1
Público	49,0	52,1
Combi	23,7	22,9
Microbús	15,8	19,0
Bus	9,5	10,2
Total	100,0	100,0

Fuente: Yachiyo, 2005

² Los distintos modos de desplazamiento se describen con detalle en el Capítulo 5.

de cuatro regiones metropolitanas brasileñas⁵¹ indica pautas similares a los casos anteriores. En estas ciudades el uso del transporte colectivo es ampliamente mayoritario con cifras que van desde cerca del 55% en Recife a niveles de poco más del 80% en Rio de Janeiro. Excepto en esta última ciudad, los desplazamientos a pie suponen más del 25% de los desplazamientos acercándose a una tercera parte de éstos en Recife⁵². Igualmente, en todas las ciudades analizadas los desplazamientos en medios de transporte privados son muy poco significativos no llegando en ningún caso al 5% del total de éstos.

La falta de recursos de las personas en situación de pobreza, además de inclinarlos a realizar importantes desplazamientos a pie o a usar los diferentes medios de transporte colectivo, los induce a minimizar los transbordos con el objetivo de reducir los costes de transporte (Thomson, 1993a; Kralich, 2000; Booth, Hanmer & Lovell, 2000; Itrans, 2004). Según un estudio realizado por Susana Kralich (1993) en Buenos Aires, el 46% de la movilidad laboral a nivel departamental se realizaba sin transbordos.

Sin embargo, las largas distancias que buena parte de las personas en situación de pobreza debe recorrer en la mayor parte de las ciudades latinoamericanas debido a la distancia que separa sus lugares de residencia de los centros de actividad económica, hacen que un porcentaje nada despreciable de dichos desplazamientos requiera de uno o más trasbordos. Susana Kralich (2000) concluía en su estudio publicado en 1993 que el 54% de la población empleada en la Capital necesitaba realizar trasbordos en sus traslados cotidianos. Debido a que esta necesidad de realizar trasbordos gravita fuertemente en las economías hogareñas de las familias pobres, siempre que sea posible alguna de las etapas del desplazamiento, normalmente la primera o la última pero también alguna intermedia, será realizada

⁵¹ São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte y Recife.

⁵² Debe tenerse presente que este estudio solo considera desplazamientos a pie aquellos con una duración superior a los 15 minutos lo que conlleva que buena parte de estos desplazamientos no sean tenidos en cuenta en el análisis.

a pie (Thomson, 1993a; Booth, Hanmer & Lovell, 2000; Fundación Ciudad, 2000; Itrans, 2004)⁵³.

Asimismo, la necesidad de reducir los gastos en transporte, dificultará la realización de viajes complejos, esto es, de desplazamientos con múltiples motivos, destinos y medios de transporte que requieren la necesidad de realizar diversos transbordos. Así, los movimientos pendulares, caracterizados por la ida al destino y la vuelta a casa sin paradas intermedias serán los predominantes entre la población de rentas bajas (Itrans, 2004).

La situación de pobreza también incide en los tiempos de desplazamiento. Dado que dicha variable depende en gran medida de factores como la distancia entre el lugar de residencia y el espacio donde se desarrollan las actividades cotidianas, y del modo de transporte utilizado, y dado que, como se ha visto en las páginas anteriores, la pobreza condiciona estos factores, el tiempo de desplazamiento de las personas en situación de pobreza tendrá características particulares que lo diferenciarán del que emplean las personas que no se encuentran en esta situación (Kralich, 1993; Vasconcellos, 2001).

La distancia al lugar de realización de la actividad y el modo de transporte utilizado, como se acaba de anotar, incidirán decisivamente en el valor de esta variable. Así, tal como puede observarse de los datos obtenidos por la Encuesta de Viajes Personales realizada en 2004 en el marco del PMTU de Lima y Callao (Yachiyo, 2005), buena parte de los desplazamientos de corta distancia son realizados a pie⁵⁴ lo que conlleva tiempos de desplazamiento relativamente altos⁵⁵. Asimismo, las distancias medias y largas son realizadas fundamentalmente en transporte colectivo, muchas veces realizando trasbordos y/o incluyendo largas caminatas en alguna de

⁵³ Debe recordarse que en el contexto latinoamericano no existe ningún tipo de sistema de integración tarifaria que permita realizar trasbordos sin un coste añadido.

⁵⁴ Dado que las personas en situación de pobreza deben restringir al máximo sus desplazamientos motorizados para minimizar sus costes de viaje, los destinos escogidos suelen encontrarse dentro de un radio de distancia que pueda ser realizada a pie.

⁵⁵ Las mismas distancias recorridas en medios de transporte motorizado serían muy inferiores.

las etapas del desplazamiento lo que, según se desprende del mismo estudio, también supone elevados tiempos de desplazamiento.

Otros estudios realizados en diferentes momentos y en distintas ciudades del continente latinoamericano indagaron sobre los tiempos de desplazamiento de las personas en situación de pobreza. Todos ellos arrojaron cifras parecidas. El estudio sobre la capital argentina publicado en 1993 por Susana Kralich (1993) apuntaba tiempos de desplazamiento medianos de dos horas y media entre las personas residentes en barrios pobres de la ciudad, tiempos que podían oscilar entre los treinta minutos y las tres horas y media con picos superiores a las cuatro horas. La Pesquisa de Origem e Destino realizada por la CMSP (1997)⁵⁶ en São Paulo apuntaba un tiempo medio de ciento siete minutos diarios entre las personas de bajos ingresos (Vasconcellos, 2001). Otro estudio realizado por la DMTU⁵⁷ (2002) de Lima concluía que en hora punta una persona podía dedicar entre tres y cuatro horas diarias en desplazamientos dentro de la ciudad. El estudio del Itrans (2004), asimismo, destacó que las personas entrevistadas indicaron tiempos de viaje bastante variados en sus desplazamientos diarios presentándose relatos de quince minutos hasta cuatro horas registrándose una preponderancia de los tiempos de desplazamiento elevados.

Tal como se verá en el próximo apartado, dichas pautas de movilidad, con sus restricciones asociadas, condicionarán las posibilidades de acceder a los servicios sociales básicos o a las oportunidades de trabajo redundando en su capacidad de integración en la sociedad y en sus posibilidades de salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

⁵⁶ Companhia do Metropolitano de São Paulo.

⁵⁷ Dirección Municipal de Transporte Urbano.

2.4.3 Impactos del transporte colectivo urbano sobre la pobreza: entre la integración y la exclusión social ⁵⁸

Las posibilidades de desplazamiento de los ciudadanos están en estrecha relación con las posibilidades de uso de los distintos medios de transporte (Fox, 1995). En las áreas metropolitanas latinoamericanas los ciudadanos disponen de un amplio abanico de medios de transporte para desplazarse por la ciudad. Sin embargo, no todos tienen las mismas posibilidades de uso de éstos. Circunstancias personales como el nivel de renta, la edad, el género o las capacidades mentales o físicas condicionan la competencia en la utilización de los diversos modos de desplazamiento (Wachs, 1991) introduciendo una nueva fuente de desigualdad en la ciudad (Miralles, 2002).

Así, aquellas personas con una mayor capacidad para escoger los medios de transporte que más se ajusten a sus necesidades se desplazarán con más facilidad y, en consecuencia, tendrán más acceso a las actividades urbanas y a las oportunidades que ofrece la ciudad (Miralles, 2002). Por el contrario, las personas que por sus condiciones individuales tengan restricciones de movilidad, tendrán más dificultades para realizar sus actividades cotidianas lo que supondrá, en muchas ocasiones, una disminución real de su derecho de ciudadanía⁵⁹. En este contexto, las políticas de transporte aplicadas en cada ciudad devendrán una importante herramienta de inserción y cohesión social o, al contrario, una potente vía de exclusión (Coutras, 1993).

Tal como ya se ha señalado, el transporte colectivo representa un importante elemento de inclusión social para la población pobre. Sin embargo, los altos costes de desplazamiento ponen en dificultades a esta población entorpeciendo sus estrategias de supervivencia en tanto que les obstaculizan tanto el acceso a las

⁵⁸ Antes de iniciar este apartado debe señalarse que si bien el transporte colectivo será tratado como una potente herramienta de inserción y cohesión social no se trata ni de la única ni de la más importante. En este sentido sería un error pensar que la solución de los problemas de transporte y movilidad llevaría indefectiblemente a la resolución de la pobreza y la exclusión social.

⁵⁹ Véase 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

oportunidades de trabajo como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana. Dichas dificultades de accesibilidad y movilidad de la población pobre suponen un grave problema para salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran, un problema que es todavía mayor entre los que se encuentran en la extrema pobreza (Booth, Hanmer & Lovell, 2000).

Efectivamente, los costes del transporte contribuyen decisivamente a la exclusión social (MDT, 2002a). La situación de restricción de la movilidad en la que se encuentran las poblaciones urbanas de bajas rentas supone efectos desastrosos como la disminución de las oportunidades de empleo y la dificultad de acceso a los servicios de salud y educación lo cual supone la destrucción de las perspectivas de crecimiento humano y social de los grupos de bajos ingresos implicando un agravamiento de los niveles de pobreza y de exclusión social de este colectivo social (NTU, 2003).

La exclusión del transporte dificulta el disfrute de los derechos básicos como ciudadanos (derecho a la educación, a la salud, a la alimentación, al trabajo...) (Ordóñez, 2000) lo que deja a muchos ciudadanos en la zona de vulnerabilidad o, en la mayor parte de los casos, en la zona de exclusión⁶⁰. La restricción de la movilidad, así, puede suponer una limitación a la integración social lo que, en definitiva, significa una restricción de la propia ciudadanía (Itrans, 2004).

La mayor parte de la población en situación de pobreza de las áreas metropolitanas latinoamericanas vive en las periferias urbanas. La falta de espacio en lugares cercanos al centro de la ciudad, las malas condiciones de habitabilidad de éstos y los elevados costes de la vivienda en los espacios centrales conlleva que las personas de bajos ingresos establezcan su residencia allí donde existe espacio suficiente para ello y en condiciones económicas favorables, esto es, en la periferia de la ciudad.

⁶⁰ Véase 2.1.1 Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad.

Así es, tal como se señaló en el apartado anterior⁶¹, mientras las clases acomodadas se han ido localizando progresivamente en barrios cerrados de acceso restringido dotados en muchas ocasiones de buena parte de los servicios necesarios para la vida diaria (comerciales, culturales, de esparcimiento e incluso educativos, sanitarios y laborales) (Janoschka, 2002), los grupos de menos recursos han sido expulsados de las áreas de nueva centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos periféricos.

Así, los sectores populares urbanos se ven obligados a residir en espacios infradotados de los servicios básicos y con muy escasas oportunidades laborales⁶². Ello obliga a estos ciudadanos a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para la vida cotidiana comportando como consecuencia largos viajes diarios al trabajo y la necesidad de realizar importantes desplazamientos para acceder a los lugares de compra, los equipamientos sanitarios, los centros educativos, los espacios recreativos y culturales, el lugar de residencia de familiares y amigos, etc.

Dada la imposibilidad de realizar a pie la mayor parte de estos trayectos debido a las largas distancias que deben recorrerse así como de desplazarse en automóvil a causa del elevado coste de este medio de transporte, el transporte colectivo deviene prácticamente la única posibilidad de desplazamiento de las personas en situación de pobreza (Itrans, 2004). Tal como señalan Booth, Hanmer y Lovell (2000) el transporte colectivo es importante para los pobres porque les permite aprovechar las oportunidades de trabajo y acceder a los servicios que éstos requieren.

Así es, dado que la mayor parte de las oportunidades laborales y los servicios necesarios para el desarrollo de las actividades cotidianas de la población de bajos recursos se encuentran lejos de sus lugares de residencia⁶³, el transporte colectivo deviene el único modo de desplazamiento que permite la accesibilidad de la

⁶¹ Véase 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

⁶² Véase 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

⁶³ Véase 2.2 La movilidad y el territorio urbano.

población a todo el espacio urbano aumentando considerablemente el acceso a los servicios sociales básicos (salud, educación, compras...) y a las oportunidades de trabajo (Ávila Gomide, 2003).

En este sentido se entiende el transporte colectivo como un importante instrumento de promoción de la inclusión social de los colectivos urbanos en situación de pobreza. La existencia de un sistema de transporte colectivo mejora la accesibilidad y la movilidad urbanas permitiendo el acceso de los más pobres a las oportunidades y a los servicios sociales reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social (Ávila Gomide, 2003).

Sin embargo, como ya se ha señalado, el elevado coste del transporte colectivo en la mayor parte de ciudades latinoamericanas constituye un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano. En este sentido, tal como señala Osava (2004), el alto coste de los transportes urbanos constituye uno de los principales problemas de desigualdad y agravamiento de la pobreza y la exclusión social en las áreas metropolitanas latinoamericanas.

Las políticas de transporte desarrolladas en América Latina durante las últimas décadas, consistentes fundamentalmente en la promoción de la movilidad individual y en la liberalización del transporte colectivo, han tendido a potenciar el transporte privado invirtiendo en él grandes insumos y a abandonar la regulación, la gestión y, sobre todo, el subsidio del transporte colectivo. En este contexto, el transporte colectivo ha tendido a incrementar las tarifas para hacer frente a la nueva situación caracterizada por una disminución de la movilidad de los colectivos cautivos de este modo de transporte, lo que, a su vez, ha supuesto un incremento de la tarifa para sufragar los costes de operación, y por la internalización de todos los costes de actividad por parte de las empresas prestadoras del servicio (Figueroa, 2001; Thomson, 2001; Kralich, 2002).

Esta situación ha desembocado en un escenario donde el precio de los pasajes del transporte colectivo es incompatible con la capacidad de pago de aquellos que lo necesitan (NTU, 2003). Para muchas personas de bajos recursos el transporte colectivo no es asequible o constituye una carga económica muy importante (Barter, 1999). En muchas ocasiones, las tarifas de transporte colectivo aparecen desproporcionadas respecto a los ingresos que percibe la población en situación de pobreza (Kralich, 1993). Esto hace, tal como señalan Alt (1991) y Kwakye, Fouracre y Ofoosu-Dorte (1997), que los miembros de los hogares pobres tengan que pagar un importante porcentaje de sus ingresos en transporte, un porcentaje que, como indica Ávila Gomide (2003), parece estar pesando cada vez más en los presupuestos de las familias pobres.

Esta situación tiene en parte su origen en la localización periférica de esta población. Dado que tienden a vivir en áreas geográficamente distantes de los centros de actividad se ven obligados a realizar grandes desplazamientos entre el lugar de residencia, el centro de trabajo y los emplazamientos donde se localizan los servicios que requieren para desarrollar sus actividades cotidianas (Booth, Hanmer & Lovell, 2000). Ello les obliga en muchas ocasiones a realizar varios trasbordos lo que incrementa notablemente sus costes del desplazamiento.

Los elevados costes del transporte significan una reducción de la movilidad de las poblaciones pobres urbanas lo que se manifiesta en niveles de movilidad muy bajos entre este colectivo (Itrans, 2004). Debido a la escasez de dinero para el transporte los pobres se ven obligados a restringir sus desplazamientos lo cual les supone un freno a las ya mermadas posibilidades de inclusión social. Tal como señala un estudio del IPEA⁶⁴ sobre Brasil, 56 millones de habitantes de este país no pueden usar el transporte colectivo de forma regular por absoluta imposibilidad de pagar la tarifa lo que amplía su exclusión social y hace que estas personas no puedan ejercer plenamente su derecho constitucional de ir y venir (MDT, 2002b).

⁶⁴ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Destáquese en este sentido, como se puede observar en la Tabla 2.4, que entre el 30% y el 40% de las familias entrevistadas en el estudio del Itrans (2004) referido anteriormente no gastaban nada en transporte por semana y que entre el 55% y el 70% gastaban una cantidad inferior a los diez reales, lo que refleja los bajos niveles de movilidad de la población en situación de pobreza.

Dichas dificultades de movilidad y accesibilidad en la población pobre, tal como indica Kralich (1993), merman gradualmente sus posibilidades de incorporarse y consolidarse en el ámbito laboral formal. Las dificultades de afrontar los costos de un traslado frecuentemente estéril o la necesidad de enfrentar necesidades más inmediatas (alimentación, medicamentos...) reduce el uso del transporte colectivo. Para los estratos más desfavorecidos, entonces, no quedan muchas más alternativas que los trabajos informales y la marginación.

La “barrera” del transporte en relación al trabajo, así, acaba restringiendo las oportunidades de esta población. Según señala el estudio del Itrans (2004), las poblaciones en situación de pobreza son las que menos tiempo gastan en sus desplazamientos diarios al trabajo. Esto suele ser por dos motivos: o viven cerca del lugar de trabajo, cosa que ocurre entre los que residen en los barrios informales del centro de la ciudad, con las malas condiciones de habitabilidad que ya se mencionaron⁶⁵, o bien trabajan cerca del lugar de residencia. Ambas estrategias, establecidas con el objetivo de poder llegar a pie al centro de trabajo y evitarse así largos desplazamientos en transporte motorizado y su coste asociado, suponen una seria restricción a las posibilidades laborales de la población de bajos recursos con las consecuencias que ello implica para su situación económica y la de su familia. En algunas ocasiones, incluso, las restricciones a la movilidad pueden llegar a significar un importante ausentismo laboral y hasta la renuncia a empleos cuyos sueldos no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado requerido (Kralich, 2002).

⁶⁵ Véase 2.3 El territorio urbano y la exclusión social.

Estas dificultades de acceso también tienen consecuencias por lo que se refiere a la búsqueda de empleo. Los más pobres enfrentan serias dificultades en el momento de buscar empleo, algo muy habitual entre una población que trabaja normalmente en el sector informal de la economía y en condiciones de alta precariedad y temporalidad, debido a las altas tarifas. El estudio del Itrans (2004) relata que son frecuentes los casos en los que los desempleados dejan de buscar empleo debido a la falta de dinero para costearse los gastos de desplazamiento. Ello explica, por lo menos en parte, el alto porcentaje de personas desocupadas que no están buscando trabajo. Al respecto Kralich (1993) afirma que si la tasa de desocupación no resulta mayor es debido a que muchos hombres y mujeres se retiraron de la búsqueda de empleo.

La incidencia de las restricciones de movilidad, de todas formas, no se limita al trabajo y a la búsqueda de empleo. Otras necesidades básicas como el acceso a los centros educativos o a los equipamientos de salud también se ven dificultadas por las restricciones de uso del transporte colectivo. Los altos costes de transporte limitan el acceso de los pobres a los centros médicos y a los establecimientos educativos (Booth, Hanmer & Lovell, 2000). Si bien es cierto que la expansión de los servicios educativos y médicos básicos a las áreas periféricas de las ciudades latinoamericanas en los últimos años ha significado una disminución de las dificultades de acceso a éstos debido a la reducción de la distancia entre dichos servicios y los hogares de la población de bajos recursos, los problemas de movilidad y accesibilidad todavía persisten en el caso de estudios medios y superiores y en el caso de la atención médica especializada en tanto que los centros que ofrecen dichos servicios suelen estar localizados en espacios alejados de los lugares de residencia de la población en situación de pobreza con los elevados costes de transporte que ello supone (Itrans, 2004).

Asimismo, las restricciones económicas hacen que en las familias pobres se suele priorizar el desplazamiento al trabajo del cabeza de familia restringiendo el desplazamiento de las mujeres, los jóvenes y los ancianos sacrificando los viajes a los centros educativos o por salud (Thomson, 1993). De esta manera los pobres

Tabla 2.4

Gastos semanales en transporte. Población con rentas familiares mensuales por debajo de los tres salarios mínimos mensuales, 2003

Gasto semanal (en R\$)	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
0,00	39,5	30,4	41,6	41,4
0,00 – 9,60	15,4	28,0	20,3	29,6
9,60 – 19,20	20,2	19,1	17,9	17,8
19,20 – 28,80	9,0	15,4	11,9	6,9
28,80 – 38,40	6,8	4,8	4,5	2,0
38,40 – 48,00	2,5	2,0	3,5	1,4
48,00 – 72,00	6,0	0,4	0,5	0,3
72,00 – 96,00	0,4	0,0	0,0	0,7

Fuente: Itrans, 2004

suelen tener menos acceso a servicios como hospitales o centros educativos (Booth, Hanmer & Lovell, 2000).

De igual forma, la incidencia de las restricciones de movilidad y accesibilidad se extiende a otras esferas como la de la solidaridad y la recreativa. En este sentido, tal como señala el estudio sobre Pobreza y Transporte realizado por la Fundación Ciudad (2000), las familias pobres sacrifican visitas a parientes y amigos lo cual les dificulta el mantenimiento de las redes de solidaridad tan necesarias en la estrategia de sobre vivencia de la población de rentas bajas. Asimismo, sacrifican salidas familiares y actividades culturales y recreativas. Tal como señala Osava (2004), los residentes en barrios pobres renuncian al esparcimiento por el coste de autobuses y otros medios de locomoción. El elevado coste del transporte está imponiendo barreras a este tipo de movilidad. En este sentido es destacable lo observado en el estudio del Itrans (2004) para las cuatro mayores áreas metropolitanas de Brasil: la mayor parte de los entrevistados (entre un 58% y un 73%) no se desplaza durante los fines de semana.

La importancia que supone el transporte colectivo como elemento de inclusión social hace que las personas en situación de pobreza no puedan renunciar a desplazarse hacia los centros de actividad en tanto que ello les supondría la condena a la perpetua pobreza, exclusión y marginación. Es por ello que tratan de desarrollar diferentes estrategias para intentar lograr, por lo menos, la realización de los mínimos desplazamientos imprescindibles para garantizar su subsistencia. Si bien estas estrategias no les permiten resolver adecuadamente sus necesidades de movilidad con ellas evitan, si es que logran desarrollarlas, un deterioramiento todavía mayor de su ya precaria situación de pobreza y exclusión social.

Una de las alternativas más comunes al desplazamiento en transporte colectivo es la caminata. Tal como señala Osava (2004), caminar durante horas se ha hecho una alternativa creciente para los más pobres; hay quienes caminan decenas de kilómetros diarios. Efectivamente, en muchas ocasiones se sustituyen partes o la totalidad del viaje que antes se realizaba en transporte colectivo por

desplazamientos a pie. En lugar de tomar dos autobuses para ir al trabajo, por ejemplo, hacen un tramo a pie y otro en transporte colectivo (Ávila Gomide, 2003). Este incremento de las caminatas ha sido detectado en todas las ciudades donde se han realizado estudios sobre esta cuestión: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte y Recife en Brasil (Itrans, 2004) y Buenos Aires en Argentina (Fundación Ciudad, 2000; Kralich, 2000; Kralich, 2002). En el estudio realizado por la Fundación Ciudad (2000) en el Área Metropolitana de Buenos Aires, se detectaron elementos como que “se camina todo lo que se puede para ahorrar”, que “la mayoría de los chicos camina para ir al colegio” y que “muchos adultos caminan entre 10 y 30 cuadras diarias”.

Otra de las estrategias utilizadas por la población de bajos recursos para ahorrar en transporte es la pernoctación en el lugar de trabajo. La imposibilidad de asumir el costo diario de los traslados al centro de labor lleva a muchas personas a dormir en el propio centro de trabajo. Tal como señala Kralich (2000; 2002), esta práctica es común en el caso de Buenos Aires detectándose personas que pernoctan en el trabajo cinco o seis días a la semana regresando al hogar solamente los fines de semana. En el caso de Rio de Janeiro la situación se presenta todavía más extrema. En este caso, según se puede extraer del informe del Itrans (2003e), muchas personas con empleo duermen en la calle ante la imposibilidad de regresar a casa debido a los altos costes de transporte. Según un estudio del Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) del Ministerio do Planejamento de Brasil realizado conjuntamente con la Asociación Nacional del Transporte Público (ANTP)⁶⁶, en esta ciudad un importante porcentaje de los “moradores da rua” tienen trabajo pero no tienen recursos para regresar a casa a no ser los fines de semana.

Una tercera estrategia para reducir los gastos en transporte es la utilización de transportes de carácter informal. Estos servicios suelen ofrecer viajes a costos comparativamente menores que los servicios regulares (Kralich, 2002). Tal como afirman algunas de las personas entrevistadas en el estudio sobre Pobreza y

⁶⁶ Ambos estudios se citan en el Documento base elaborado por el Movimento Nacional pelo Direito al Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT) de Brasil.

Transporte realizado por la Fundación Ciudad (2000), en algunas ocasiones los transportes “truchos”⁶⁷ resultan salvadores por el menor coste. Asimismo, el informe también indica que entre los entrevistados existe la percepción de que “hoy sin lo trucho el pobre se muere”.

Entre la población de bajos recursos que requiere reducir sus costes en desplazamientos también es común evadir el pago de los pasajes en forma total o parcial usando estrategias diversas para ello (Kralich, 2000). La propia Kralich (1993), en un estudio realizado a principios de la década de 1990, detectó el traspaso de importantes contingentes de población pobre del autobús al ferrocarril donde era más factible evadir el pago del pasaje por el desborde de las capacidades en hora pico. Esta práctica también fue detectada en el estudio del Itrans (2003e; 2004), especialmente en la ciudad de Rio de Janeiro donde prácticamente una cuarta parte de los encuestados reconocieron que de forma habitual viajaban sin pagar.

También es común entre los ciudadanos de rentas bajas negociar el precio del pasaje. Así, por ejemplo, en las ciudades brasileñas estudiadas por el Itrans (2004) es una práctica común negociar con el cobrador del autobús para pagar menos y reducir así la carga del transporte en el presupuesto familiar.

Dado que en muchas ciudades de América Latina los escolares tienen un precio reducido respecto a la tarifa general, otra práctica muy extendida es usar el uniforme escolar ya sea para realizar desplazamientos no relacionados con la actividad escolar o sin pertenecer a este colectivo. En este sentido, por ejemplo, el estudio de la Fundación Ciudad (2000) concluyó que el uniforme escolar era ampliamente aprovechado incluso cuando los chicos no iban al colegio. Asimismo, el estudio del Itrans (2003e; 2004) detectó que, especialmente en la Región Metropolitana de Rio de Janeiro, es muy alto el porcentaje de personas que habiendo terminado la escolarización obligatoria utiliza el uniforme escolar como estrategia para no pagar pasaje.

⁶⁷ Informales.

Finalmente, otra de las estrategias utilizadas por la población pobre para reducir sus costes en transporte es la realización de viajes compartidos. Tal como señala la Fundación Ciudad (2000) en su trabajo sobre Pobreza y Transporte, “a veces las mujeres se juntan para hacer las compras”. Sin embargo, el mismo estudio señala que la organización de viajes compartidos es esporádica.

La práctica de todas estas estrategias como un recurso para hacer frente a los altos costes en transporte que debe sufragar la población en situación de pobreza pone de manifiesto, en primer lugar, la imperiosa necesidad que este colectivo tiene de desplazarse a largas distancias para desarrollar sus actividades cotidianas y, en segundo término, la importancia que el transporte colectivo tiene como elemento de inclusión y, en consecuencia, de reducción de la situación de pobreza y exclusión social.

CAPÍTULO 3

TERRITORIO Y POBREZA: LA CIUDAD POPULAR

Con este tercer capítulo se inicia la concreción del análisis en el área de estudio. Como se ha apuntado en el capítulo anterior, movilidad y pobreza guardan una estrecha relación. Ambas variables, al mismo tiempo, establecen una estrecha vinculación con el territorio. Así, en este capítulo se abordarán las relaciones entre la pobreza y el territorio urbano de Lima Metropolitana. De la dimensión que tome el fenómeno de la pobreza y del nivel de segregación socio espacial presente en la ciudad dependerán en buena medida las pautas de movilidad de sus habitantes y el uso que éstos hagan del espacio metropolitano. Para ello, en primer lugar, se abordará el fenómeno de la pobreza en términos cuantitativos tratando de dimensionar su importancia y estableciendo su magnitud. En segundo término, se realizará un análisis espacial de la pobreza en el que se tratará de ubicar a los sectores de bajos recursos en el plano de la ciudad identificando los espacios donde éstos residen y desarrollan una parte importante de su vida cotidiana. A continuación se realizará un recorrido por lo que llamaremos la ciudad popular identificando y caracterizando el fenómeno barrial, señalando las dinámicas urbanas de los barrios populares y definiendo la dimensión del fenómeno barrial. Finalmente, se analizará la organización funcional y la articulación de dicho espacio al resto de la metrópoli observando las dinámicas de segregación o inclusión de sus habitantes al conjunto de la ciudad.

3.1 LA POBREZA EN LA CIUDAD

Como se señaló en el Capítulo 2, el concepto de pobreza no tiene una definición clara y universal. La diversidad de interpretaciones y la importante mutación de contenido que dicho concepto ha sufrido a lo largo de los últimos años dificulta su definición. A pesar de ello, se acepta universalmente la noción de pobreza como la situación en la cual una o más personas tienen un nivel de bienestar inferior al mínimo necesario para la sobrevivencia (INEI, 2000b).

En el apartado que ahora empieza se realizará una aproximación a la cuantificación de la pobreza en Lima Metropolitana para, acto seguido, analizar el perfil de la

población que se encuentra en situación de pobreza. Ello permitirá situarse en la dimensión real de la pobreza en la ciudad objeto de análisis a la vez que permitirá conocer las características básicas de esta población las cuales, sin duda, condicionarán sus actividades cotidianas, su relación con el conjunto de la ciudad y, también, sus patrones de movilidad.

Como también se señaló en el Capítulo 2, la multidimensionalidad del término pobreza ha llevado a la elaboración de diversos métodos para medirla y cuantificarla. Cada uno de ellos hace énfasis en una de sus dimensiones dejando al margen las demás. Es por ello que para realizar la difícil tarea de cuantificar la pobreza en Lima Metropolitana se ha partido de los datos resultantes de diferentes estudios cada uno de los cuales se ha realizado utilizando distintos métodos de medición, aceptando que cada uno de ellos tiene sus limitaciones y entendiendo que su visión de conjunto puede enriquecer más y dar una visión más amplia de la pobreza en la ciudad de Lima.

Así, se ha realizado una aproximación cuantitativa de la pobreza en la ciudad de Lima a partir de los métodos siguientes^{1 y 2}:

- (a) La pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Consumo
- (b) La pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Ingreso
- (c) La pobreza según el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)
- (d) La pobreza según el Método Integrado
- (e) La pobreza según el Método de los Niveles Socioeconómicos

(a) *La pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Consumo*

Según un estudio sobre los niveles de vida y pobreza realizado por el INEI (2000b) el nivel de *Pobreza total* en Lima Metropolitana en el año 1999 ascendía al 21,9%

¹ Véase 2.1.2 Pobreza: la dimensión económica de la exclusión.

² En el Anexo XIV se muestran de una forma sintética los datos a los que se hace referencia en este apartado.

de la población. Para el año 2000, la Encuesta Nacional de Hogares sobre Medición de Niveles de Vida (ENNIV) realizada por el Instituto Cuanto (2000) arrojaba un nivel de *Pobreza total* de un 45,2%. Y para el año 2001, un estudio sobre la pobreza en el Perú realizado conjuntamente por el INEI y el IRD (Herrera, 2002) afirmaba que la *Pobreza* en Lima Metropolitana se acercaba al 32% de la población total (véase Tabla 3.1)³.

Asimismo, la primera fuente estimaba la *Pobreza extrema* en un 1,6% de la población total, la segunda fuente en un 4,7% y la tercera en un 2,3%.

De igual manera la proporción de *No pobres* oscila sensiblemente en función de la fuente consultada: según el estudio del INEI en 1999 los no pobres eran un 78,1% de la población total; según el Instituto Cuanto la población que no estaba en situación de pobreza era 54,8%; y según el trabajo conjunto entre el INEI y el IRD la tasa de no pobreza ascendía al 68,1% (Herrera, 2002).

(b) *La pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Ingreso*

Según este método, en 1999 el 24,4% de la población de Lima Metropolitana se encontraba en situación de *pobreza*, esto es, el ingreso per cápita mínimo establecido no cubría el costo de la canasta de consumo (alimentaria y no

³ Dado que la cuantificación de la pobreza con este método depende de la definición de la Línea de Pobreza Extrema (LPE) y de la Línea de Pobreza Total (LPT), que a su vez dependen de la valorización que se haga de las Canasta Básica Alimentaria (CBA) y de Consumo (CBC), las cifras de pobreza pueden oscilar en función del momento en el que se hayan valorizado las canastas básicas y de los insumos que se hayan tenido en cuenta para calcularlas.

Es por ello que para un período relativamente corto podemos tener cifras de pobreza sensiblemente diferentes en función de la fuente a la que nos refiramos. Esto es lo que ocurre en Lima. Para tres años consecutivos tres fuentes distintas han mostrado resultados diferentes en cuanto a la cuantificación de la pobreza. Ello no nos debe extrañar; simplemente nos viene a confirmar que debemos entender la pobreza como un concepto relativo y flexible y no como un elemento absoluto.

Esta constatación, de todas formas, no debe hacernos olvidar que la cuantificación de la pobreza (mediante la definición de los insumos que deben formar parte de las CBA y CBC) puede realizarse más con criterios políticos que con criterios técnicos. Nótese, en este sentido, que mientras los dos estudios realizados completa o parcialmente por organismos gubernamentales arrojan cifras de pobreza relativamente bajas, el estudio realizado por un organismo no gubernamental arroja cifras sustancialmente superiores.

alimentaria). Del total de pobres, el 5,3% se encontraba en situación de *Pobreza extrema* y el 19,1% eran *pobres no extremos* INEI, 2000b) (véase Gráfico 3.1)⁴.

(c) *La pobreza según el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)*

Según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG) de 2001 (IV trimestre) (Herrera, 2002) a fines de este año en Lima Metropolitana había una *Tasa de pobreza* del 23,9%⁵. Asimismo, mientras un 17,2% de la población tenía una sola NBI (*pobreza no extrema*), el 6,7% tenía dos o más NBI (*pobreza extrema*). Según esta misma fuente, las personas con todas las Necesidades Básicas Satisfechas (NBS) ascendían al 76,1% de la población total (véase Gráfico 3.2).

(d) *La pobreza según el Método Integrado*

Según el método de medición Integrada de la Pobreza, el 8,8% de la población de Lima Metropolitana se encontraba en situación de *Pobreza Crónica* en 1999, es decir, tenía gastos de consumo inferiores a la Línea de Pobreza y tenía al menos una Necesidad Básica Insatisfecha (véase Gráfico 3.3). Igualmente, el 10,7% de la población presentaba gastos por encima de la Línea de Pobreza pero sin embargo tenía al menos una Necesidad Básica Insatisfecha, es decir, eran *Pobres Inerciales*. Asimismo, el 13,1% de la población eran *Pobres Recientes* en tanto que si bien tenían sus Necesidades Básicas Satisfechas, su gasto de consumo no superaba la Línea de Pobreza. Finalmente, y siempre según este método, el 67,4% de la población estaba considerada *Integrada Socialmente*.

⁴ Las diferentes fuentes consultadas no presentan diferencias significativas entre ellas; es por ello que se ha escogido la fuente más reciente (1999). Asimismo, hay que señalar que los diferentes resultados, incluidos los presentados, provienen de estudios realizados por organismos del Estado.

⁵ De la misma forma que en el caso anterior, las diferentes fuentes consultadas no presentan diferencias significativas entre ellas; es por ello que se ha escogido la fuente más reciente (2001). Asimismo, igualmente, hay que señalar que los diferentes resultados, incluidos los presentados, provienen de estudios realizados por organismos del Estado.

Tabla 3.1

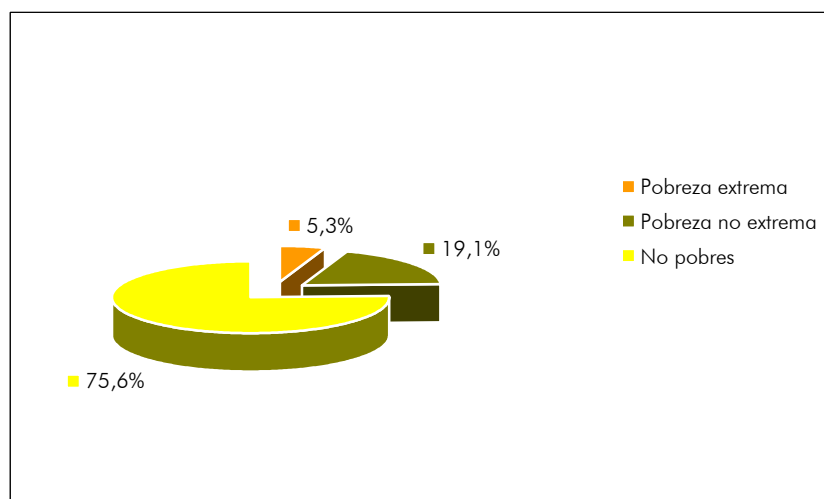
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Consumo (%)

Fuente	Pobreza			No pobres
	Extrema	No extrema	Total	
INEI (1999) ⁽¹⁾	1,6	20,3	21,9	78,1
Instituto Cuanto (2000) ⁽²⁾	4,7	40,4	45,2	54,8
INEI-IRD (2001) ⁽³⁾	2,3	29,6	31,9	68,1

Fuentes: ⁽¹⁾ INEI, 2000b; ⁽²⁾ Cuanto, 2000 y ⁽³⁾ Herrera, 2002

Gráfico 3.1

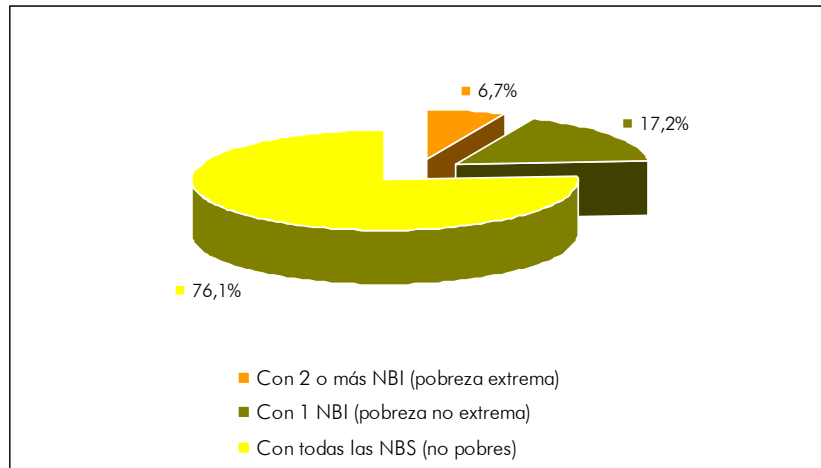
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Ingreso (%), 1999



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 2000

Gráfico 3.2

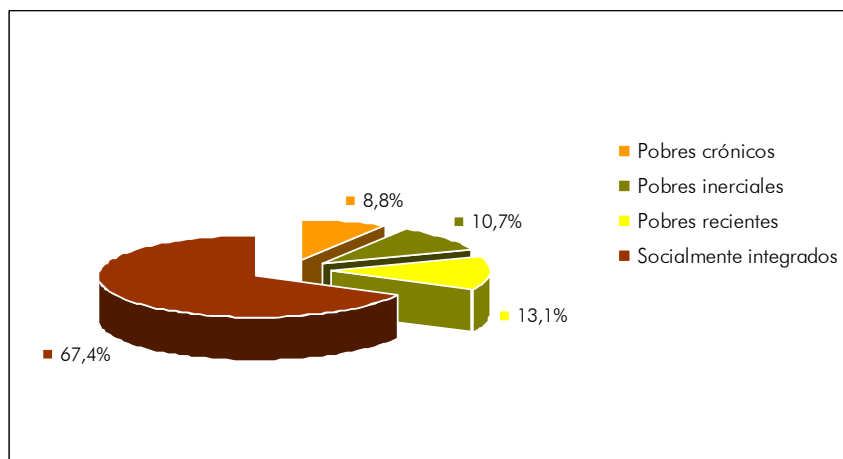
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (%), 2001



Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002

Gráfico 3.3

Lima Metropolitana. Niveles de pobreza según el Método Integrado (%), 2001



Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002

(e) *La pobreza según el método de los Niveles Socioeconómicos*

Además de los anotados en las páginas anteriores, en Lima Metropolitana se han realizado diversos estudios que tienen como objetivo agrupar al conjunto de la población metropolitana en estratos o niveles socioeconómicos.

Como se verá, en todos los casos la población se ha dividido en cinco estratos sucesivos que van desde el nivel socioeconómico más alto al más bajo. Si bien las diferentes metodologías utilizadas y las diversas denominaciones usadas para cada estrato nos obligan a ser cautos a la hora de establecer comparaciones entre ellas, en la mayor parte de los casos es posible establecer paralelismos con los niveles de pobreza señalados en las páginas anteriores⁶.

Según un estudio realizado por la CONAM (2004) con datos de Apoyo (2003b), el 34,3% de la población pertenece al estrato *Pobre* y se considera *Muy pobre* al 20,8% de la población (véase Gráfico 3.4).

Por otro lado, el informe realizado por Betty Alvarado y Enrique Chon para el Banco Mundial (Alvarado & Chon, 2002) a partir de datos de Apoyo (2002) nos indica que el 31,5% de la población pertenece al *Estrato D* y el 23,2% al *Estrato E* (véase Gráfico 3.5).

Asimismo, según nos muestra Javier Herrera en su trabajo realizado para el INEI y el IRD (Herrera, 2002) elaborado en base a los datos obtenidos por la ENAHO⁷ del IV trimestre del 2001, la pobreza alcanzaba a casi dos tercios de la población siendo considerado el 31,1% de ésta de estrato *Bajo* y el 32,6% de estrato *Muy bajo* (véase Gráfico 3.6).

⁶ Cabe anotar que debido al uso de distintas metodologías utilizadas para establecer los diferentes estratos, nuevamente pueden presentarse resultados sensiblemente diferentes entre sí.

⁷ Encuesta Nacional de Hogares.

El mismo autor y para el mismo trabajo ofrece datos referidos a otros estudios. Así, según un estudio elaborado por Apoyo, el 34,0% de la población es considerada de estrato *Bajo*, el 37,2% de estrato *Muy bajo* y el 12,1% *Pobre extremo* considerándose de estrato *Medio* y *Alto* únicamente al 16,7% de la población (véase Gráfico 3.7).

Herrera también nos ofrece datos referidos a un estudio elaborado por la Universidad de Lima. Según los datos de este estudio el 33,7% de la población pertenecería al estrato *Bajo*, el 36,4% al estrato *Muy bajo* y el 11,3% sería considerado *Pobre extremo* (véase Gráfico 3.8), cifras muy parecidas a las arrojadas por el estudio de Apoyo citado en el párrafo anterior.

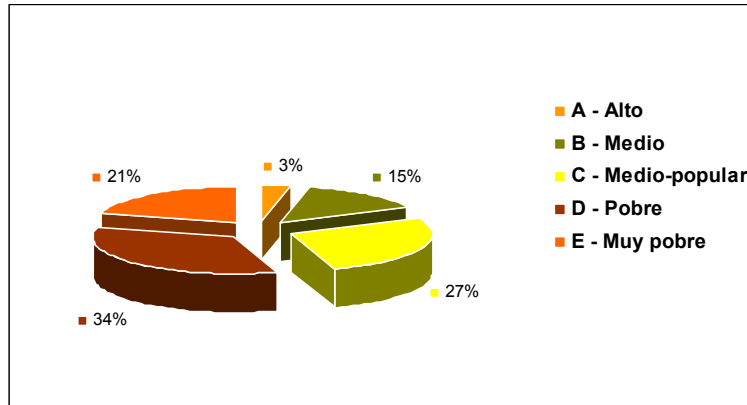
Igualmente, citando un estudio sobre las Necesidades Básicas Insatisfechas realizado por el INEI, este autor nos muestra nuevas cifras de pobreza. Según dicho estudio, el 25,6% de la población pertenecería al estrato *Medio bajo* y el 42,6% al estrato *Bajo* (véase Gráfico 3.9).

Finalmente, el INEI (1998a), en su trabajo sobre los Planos estratificados de Lima Metropolitana a nivel de manzanas, señala el 21,1% de la población sería de nivel socioeconómico *Medio bajo* y el 34,2% de nivel *Bajo* (véase Gráfico 3.10).

Como puede observarse, los datos ofrecidos con el método de los Niveles Socioeconómicos ofrecen resultados sensiblemente diferentes a los mostrados con los métodos antes descritos. Mientras que los diversos estudios realizados con este método sitúan la pobreza aproximadamente entre el 40% y el 80% de la población de Lima Metropolitana, con el resto de métodos, y con la excepción de los resultados ofrecidos por el Instituto Cuanto, la pobreza se situaría entre un 20% y un 30% aproximadamente.

Gráfico 3.4

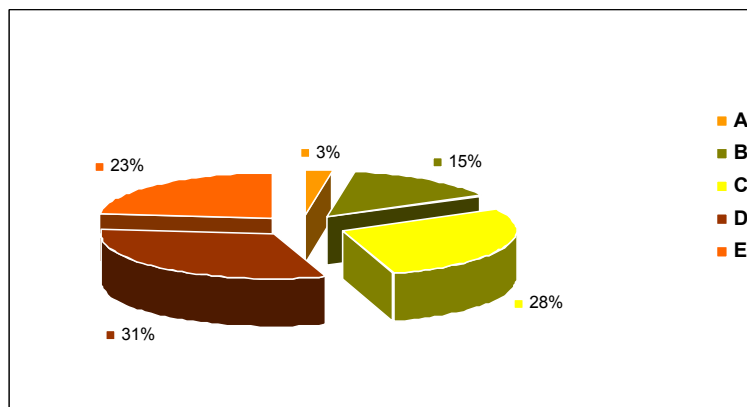
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (I) (%), 2003



Fuente: elaboración propia en base a CONAM, 2004

Gráfico 3.5

Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (II) (%), 2002

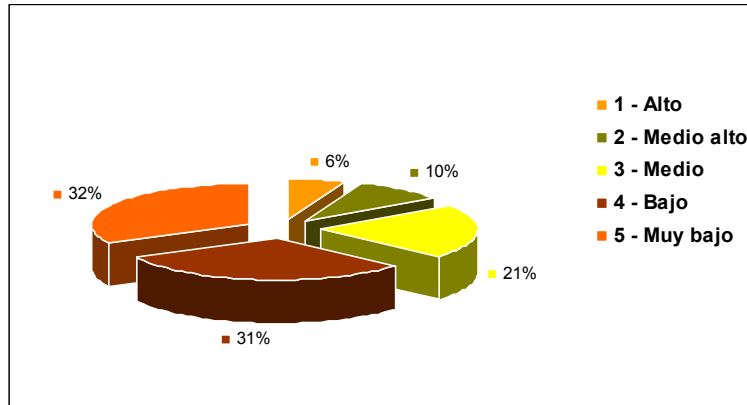


Fuente: elaboración propia en base a Alvarado & Chon, 2002¹

¹ En base a estudio de Apoyo, 2002

Gráfico 3.6

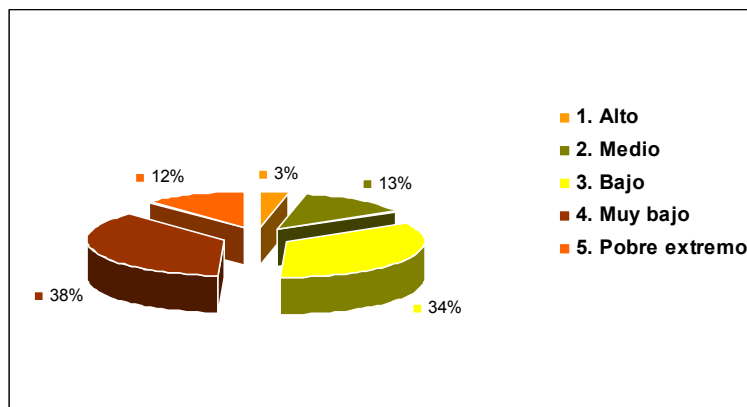
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (III) (%), 2001



Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002²

Gráfico 3.7

Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (IV) (%), 2001



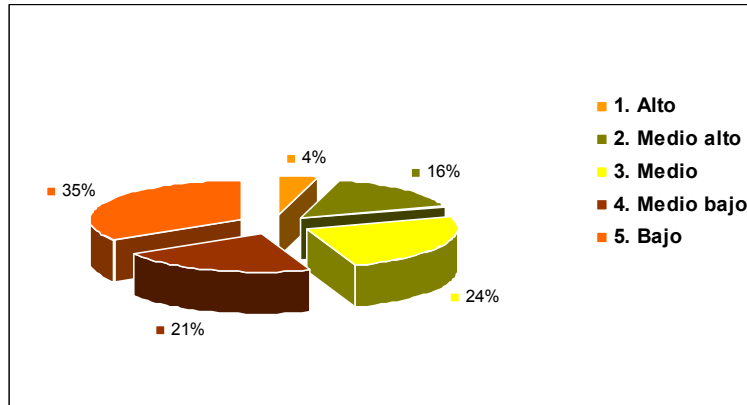
Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002³

² En base a ENAHO-2001-IV.

³ En base a estudio de Apoyo.

Gráfico 3.10

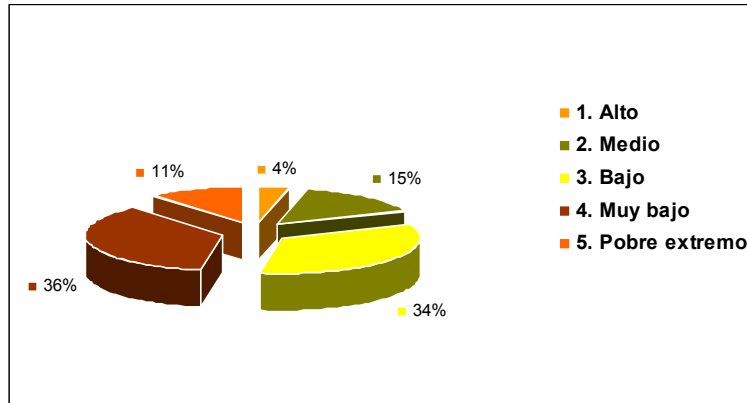
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (VII) (%), 1996



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1998

Gráfico 3.8

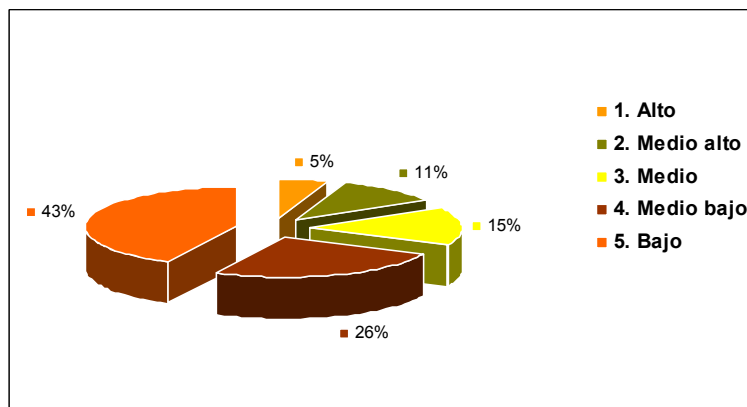
Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (V) (%), 2002⁴



Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002⁴

Gráfico 3.9

Lima Metropolitana. Niveles de pobreza (VI) (%), 1999



Fuente: elaboración propia en base a Herrera, 2002⁵

⁴ En base a estudio de la Universidad de Lima.

⁵ En base a estudio del INEI sobre NBI de 1999.

En conjunto, entonces, según los diversos estudios consultados, la pobreza en la ciudad de Lima afectaría a entre un 20% y un 80% de la población aproximadamente. Esto es, más o menos, a una población de entre 1.650.000 y 6.550.000 personas.

No es el objetivo de este trabajo discernir cual de los métodos utilizados es el más preciso para cuantificar la pobreza. En este sentido ya se constató la dificultad de medir un fenómeno de por sí difícil de conceptualizar. El objetivo de las páginas anteriores no es otro que constatar que la pobreza es un fenómeno muy extendido en Lima Metropolitana y que afecta a una parte muy importante de la población.

3.2 LA UBICACIÓN ESPACIAL DE LA POBREZA: LA CIUDAD POPULAR

En el apartado precedente se realizó una aproximación cuantitativa a la pobreza en la ciudad de Lima. Pero las personas en situación de pobreza no están repartidas homogéneamente por toda la ciudad. Así, en el apartado que ahora empieza se intentará responder a la pregunta ¿dónde viven los pobres? Para ello se han analizado diversos trabajos y estudios que realizados con distintas metodologías, a diversas escalas de detalle y en diferentes años han buscado responder a esta pregunta.

Esta aproximación espacial a la ubicación de la pobreza se realizará a modo de *zoom*, esto es, empezando por escalas territoriales de poco detalle y terminando por escalas que permitan una gran precisión de análisis. Así, y correlativamente, dicha aproximación se realizará siguiendo los siguientes niveles de detalle: grandes áreas, conos, áreas, distritos, microáreas y manzanas.

Una primera mirada en base a las **grandes áreas** de la ciudad nos indica que la pobreza se localiza fundamentalmente en las áreas periféricas de ésta. Javier Ávila, en su artículo publicado en el año 2003 sobre la segregación espacial en Lima Metropolitana (Ávila, 2003), nos ofrece datos reveladores en este sentido. Tomando

como fuente los datos sobre Niveles Socioeconómicos ofrecidos por el Instituto Apoyo (2002) para la provincia de Lima⁸, nos indica que mientras en las áreas periféricas de la ciudad⁹ los estratos D y E alcanzan al 52% de la población, en las zonas consolidadas¹⁰ la proporción de población considerada pobre es del 25% (véase Gráfico 3.11 y Mapa 3.1).

Asimismo, apoyándose en los datos sobre ingreso mensual familiar ofrecidos por el mismo estudio, Ávila nos indica que mientras en la periferia la proporción de personas que perciben menos de US\$ 120 mensuales es del 28%, en las zonas consolidadas esta proporción se reduce al 8% (véase Gráfico 3.12 y Mapa 3.2).

De igual forma, los datos presentados por la CONAM para el año 2004 (CONAM, 2004) basadas en datos también ofrecidos por el Instituto Apoyo (2004), corroboran la idea que la pobreza se concentra especialmente en las áreas periféricas de la ciudad. Según se puede observar en el Gráfico 3.13 y en el Mapa 3.3, la pobreza (estratos D y E) en las zonas de la periferia¹¹ alcanza al 61% de la población mientras que en las áreas consolidadas¹² es apenas del 10%. La población de la provincia del Callao, excluida en los estudios citados en los párrafos precedentes, se encontraría en una situación parecida a la de las áreas periféricas con un nivel de pobreza del 50%.

Finalmente, el trabajo realizado por Jaime Joseph (2004) con datos del INEI sobre Necesidades Básicas Insatisfechas nos viene a confirmar nuevamente que la población en situación de pobreza se concentra especialmente en las áreas periféricas de la ciudad. Según este estudio la pobreza Alta alcanzaría a un 58% de

⁸ Dicho estudio excluye la provincia del Callao en su análisis.

⁹ Conos Norte, Este y Sur (véase 1.7 Área de estudio).

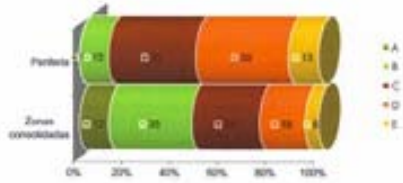
¹⁰ Centro histórico, Sudoeste y Sudeste (véase 1.7 Área de estudio).

¹¹ Conos Norte, Este y Sur (véase 1.7 Área de estudio).

¹² Cono Centro (véase 1.7 Área de estudio).

Gráfico 3.11

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Mapa 3.1

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Gráfico 3.12

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Mapa 3.2

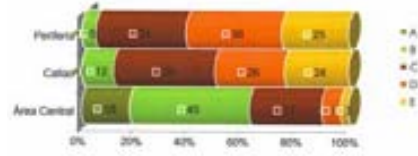
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Gráfico 3.13

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2004



Fuente: elaboración propia en base a CONAM, 2004

Mapa 3.3

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NSE (%), 2004



Fuente: elaboración propia en base a CONAM, 2004

Gráfico 3.14

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NBI (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a Joseph, 2004

Mapa 3.4

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por grandes áreas según NBI (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a Joseph, 2004

la población en los conos de la ciudad¹³ y a un 26% en el centro de ésta¹⁴. Asimismo, considerando conjuntamente la pobreza Alta y la Media alta, las cifras aumentarían al 81% y 45% respectivamente. También en esta ocasión el Callao muestra un comportamiento más parecido al de las zonas periféricas que al del centro de la ciudad (véase Gráfico 3.14 y Mapa 3.4).

Sin embargo, un análisis por **conos**, muestra que si bien la pobreza se concentra en todas las áreas periféricas de la ciudad ésta es más alta en los conos Este, donde se encuentra el asentamiento Juan Pablo II, y Sur. Tanto el estudio realizado por Jaime Joseph en base a datos sobre NBI como el desarrollado por la CONAM según NSE nos lo confirman (véanse Gráficos 3.15 y 3.16 y Mapas 3.5 y 3.6).

Un análisis por **áreas** nos muestra nuevos elementos que habían pasado desapercibidos con las escalas de trabajo utilizadas hasta el momento. En primer lugar, tal como nos muestra Romero Reyes en su estudio sobre la economía urbana de Lima Metropolitana (Romero Reyes, 2003), observamos como es el Área Este de la ciudad, en la que está ubicado Juan Pablo II, la que concentra la mayor proporción de población en situación de pobreza de toda Lima¹⁵ (véase Gráfico 3.17 y Mapa 3.7).

En segundo lugar, el análisis a esta escala de detalle nos muestra como el nivel de pobreza del Centro Histórico, la Lima Antigua, se asemeja mucho más a las áreas periféricas de la ciudad que no al resto de espacio metropolitano considerado como zona consolidada (véanse Gráficos 3.18 y 3.19 y Mapas 3.8 y 3.9). Además, aunque en general supera a las periferias a nivel de ingreso familiar, por lo que respecta al Nivel Socioeconómico de sus habitantes se sitúa incluso por debajo de algunas de las áreas periféricas de la ciudad.

¹³ Se refiere a los conos Norte, Este y Sur (véase 1.7 Área de estudio).

¹⁴ Se refiere al Cono Centro exceptuando el Callao (véase 1.7 Área de estudio).

¹⁵ Los datos presentados excluyen a la Provincia Constitucional del Callao.

Finalmente, se puede constatar como en las áreas Sudeste y Sudoeste de la ciudad, zonas hacia las cuales se desplazaron las élites desde el antiguo centro colonial a mediados del siglo XX y donde constituyeron nuevos barrios residenciales, el nivel de pobreza es mucho menor de lo que reflejaban los datos que incluían dentro de su misma zona al Centro de la ciudad. Así, mientras conjuntamente la zona llamada consolidada arrojaba un nivel de pobreza (estratos D y E) del 25% (véase Gráfico 3.11), en el área Sudeste esta proporción es del 8% y en la Sudoeste de un escaso 3% (véase Gráfico 3.19). Igualmente, mientras que para el conjunto del área el nivel de población con ingresos mensuales inferiores a los 120 dólares es del 8% (véase Gráfico 3.12), para el área Sudeste es del 6% y para la Sudoeste es inferior al 1% (véase Gráfico 3.18).

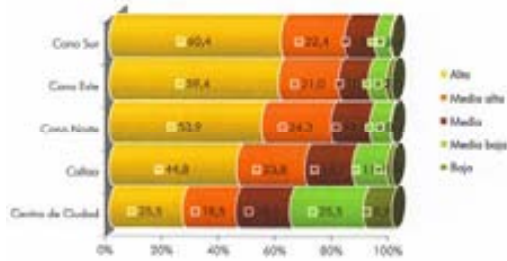
Una lectura a nivel de **distritos**¹⁶ nos muestra nuevos elementos que hasta ahora habían permanecido ocultos. En general se puede observar como existen diferencias sensibles al interior de las áreas analizadas en los párrafos precedentes. Así, en primer lugar, se constata nuevamente la apreciación inicial en la que se exponía que la pobreza se concentra fundamentalmente en las áreas periféricas de la ciudad. Es justamente en los distritos más alejados de ésta, los que, a su vez, todavía no se han terminado de consolidar, donde los niveles de pobreza son mayores. Tal y como puede apreciarse en el Gráfico 3.20 así como en los Mapas 3.10, 3.11 y 3.12, prácticamente todos los distritos de las áreas o conos periféricos superan el nivel medio de pobreza del conjunto de la ciudad.

Sin embargo, y esta sería la segunda constatación, si bien los distritos de los conos o áreas Este y Sur mantienen una cierta homogeneidad entre sí, en el área o cono Norte se observa una clara diferencia entre los distritos más cercanos al centro histórico, más antiguos y a la vez más consolidados y los más alejados del centro de la ciudad, de posterior urbanización y todavía en proceso de expansión. Mientras los primeros han reducido sustancialmente sus tasas de pobreza situándose en la mayor parte de los casos por debajo de la media del conjunto de la ciudad, los

¹⁶ Municipios.

Gráfico 3.15

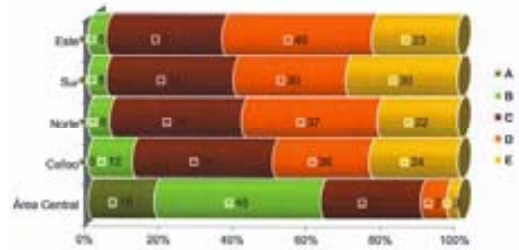
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NBI (%), 1993?



Fuente: elaboración propia en base a Joseph, 2004

Gráfico 3.16

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NSE (%), 2004



Fuente: elaboración propia en base a CONAM, 2004

Mapa 3.5

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NBI (%), 1993?



Fuente: elaboración propia en base a Joseph, 2004

Mapa 3.6

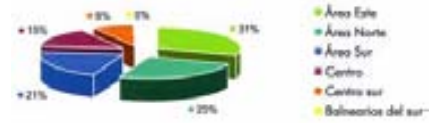
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por Conos según NSE (%), 2004



Fuente: elaboración propia en base a CONAM, 2004

Gráfico 3.17

Lima Metropolitana. Ubicación espacial de la pobreza por áreas según NBI (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a Romero Reyes, 2003

Gráfico 3.18

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Gráfico 3.19

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según NSE (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Mapa 3.7

Lima Metropolitana. Ubicación espacial de la pobreza por áreas según NBI (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a Romero Reyes, 2003

Mapa 3.8

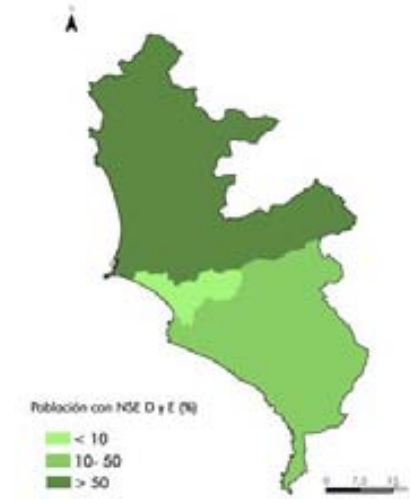
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según ingresos (en US\$) (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Mapa 3.9

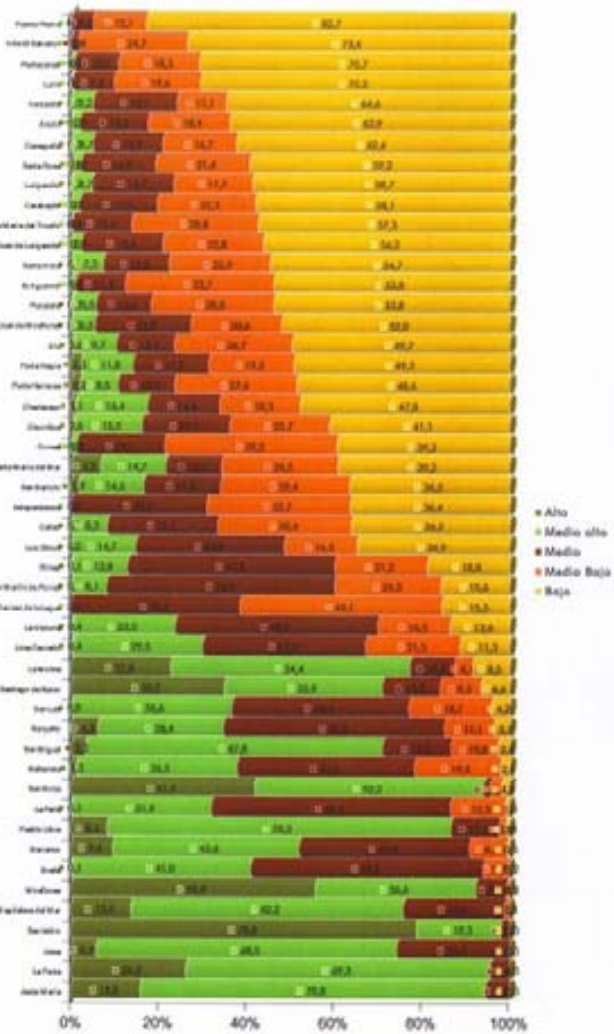
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por áreas según NSE (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Ávila, 2003

Gráfico 3.20

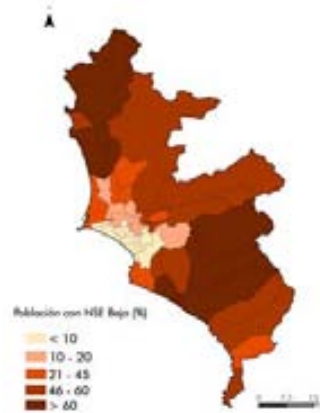
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según NSE (%), 1996



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1998

Mapa 3.10

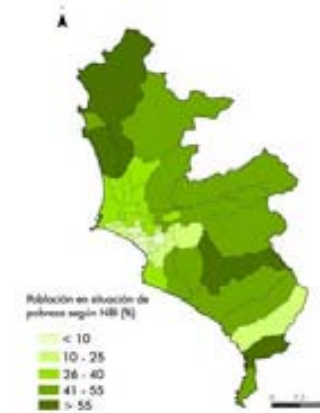
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según NSE (%), 1996



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1998

Mapa 3.11

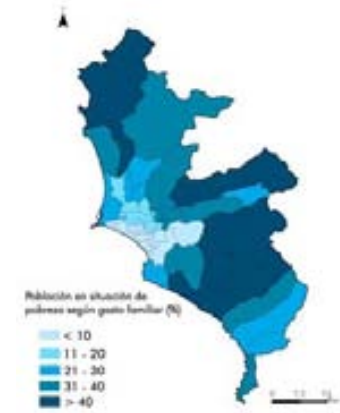
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según NBI (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a Alvarado & Chon, 2002

Mapa 3.12

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por distritos según gasto familiar (%), 2000



Fuente: elaboración propia en base a Alvarado & Chon, 2002

segundos mantienen niveles de pobreza muy superiores a éstos (véanse Mapas 3.10, 3.11 y 3.12).

Finalmente, el análisis a nivel distrital confirma que las áreas Sudeste y Sudoeste son las que presentan menores tasas de pobreza observándose, a su vez, pocas diferencias entre los diferentes distritos que las componen (véanse Mapas 3.10, 3.11 y 3.12).

Si se baja un peldaño más en la escala de trabajo y se realiza el análisis en base a áreas todavía más pequeñas, las **microáreas**, se puede constatar que los niveles más severos de pobreza se encuentran en las áreas periféricas de la ciudad observándose que ésta se expande progresivamente desde los espacios centrales de ésta hacia su propia periferia.

Así, el estudio elaborado por la consultora japonesa Yachiyo (2005) en el marco del Plan Maestro de Transporte Urbano de Lima sobre la demanda de transportes de la población de escasos recursos en el que se ha dividido a la ciudad en 427 microáreas, nos muestra como la pobreza se sitúa fuera del área consolidada de la ciudad, en las zonas de crecimiento urbano de las décadas de los sesenta y setenta en adelante (véase Mapa 3.13). Igualmente, nos muestra como las zonas de mayor pobreza al interior de estas áreas son aquellas todavía no consolidadas situadas en su mayor parte bien lejos del centro de la ciudad, bien alejadas de las principales avenidas urbanas que cruzan los diversos distritos.

Esta última apreciación se puede observar todavía con más detalle en el mapa elaborado por Paul Peters para el INEI y presentado por Jaime Joseph (2004) en su estudio sobre la segregación e integración en Lima en el que se cartografía la pobreza a partir del equipamiento del hogar (véase Mapa 3.14). En él se puede apreciar, por ejemplo, como el nivel de pobreza es sensiblemente inferior en las áreas colindantes a la carretera Panamericana Norte más próximas al centro de la ciudad. Asimismo, un fenómeno parecido ocurre en las áreas de San Juan de Lurigancho más cercanas al centro histórico.

Igualmente, en el mapa presentado por Jaime Joseph se empiezan a apreciar diferencias sensibles al interior de las áreas Sudeste y Sudoeste. Si bien al nivel de detalle mostrado hasta el momento se revelaban como áreas extraordinariamente homogéneas, con este nuevo enfoque aparecen como zonas con una amplia diversidad de situaciones en las que se pueden encontrar desde niveles de pobreza infinitamente bajos hasta grados de pobreza semejantes a los que podríamos encontrar en las áreas periféricas de la ciudad.

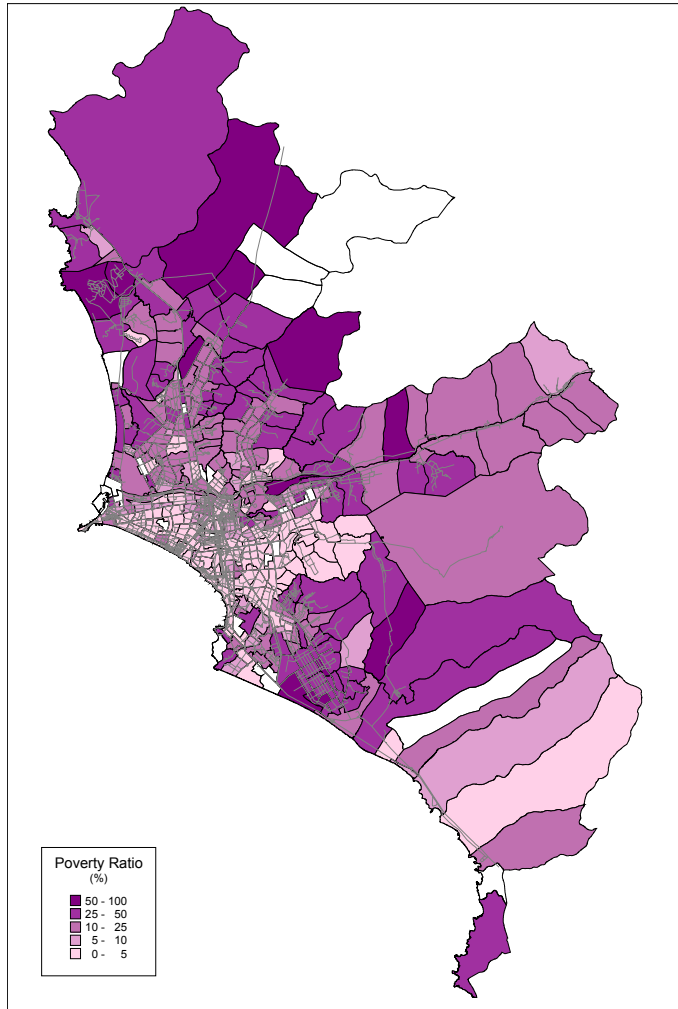
Una última escala de detalle en el análisis realizada a nivel de **manzanas** sobre la ubicación de la población en situación de pobreza nos confirma aquello que empezábamos a intuir en el nivel de detalle anterior: la pobreza, tal como se puede apreciar en el mapa elaborado por Alternativa (2004) sobre la localización de los estratos socioeconómicos en Lima Metropolitana (véase Mapa 3.15), no es exclusiva de las áreas periféricas de la ciudad sino que se dispersa por todos los distritos. Mezcladas entre áreas con una importante proporción de población de estratos altos, se encuentran amplias zonas en las que predomina especialmente la población de estrato Medio bajo y, en menor medida, los estratos Bajo y Muy bajo.

Asimismo, en las áreas periféricas de la ciudad puede encontrarse población de todos los niveles socioeconómicos si bien la proporción más elevada corresponde a los estratos Medio bajo, Bajo y Muy bajo.

Como ya se intuía en análisis anteriores realizados a menor escala de detalle, mientras la población de estrato Medio bajo se localiza en las zonas más consolidadas de los espacios periféricos de la ciudad situadas alrededor de las principales vías articuladoras de éstas, los estratos Bajo y Muy bajo se encuentran especialmente en las áreas todavía en proceso de consolidación e, incluso, en proceso de expansión.

Mapa 3.13

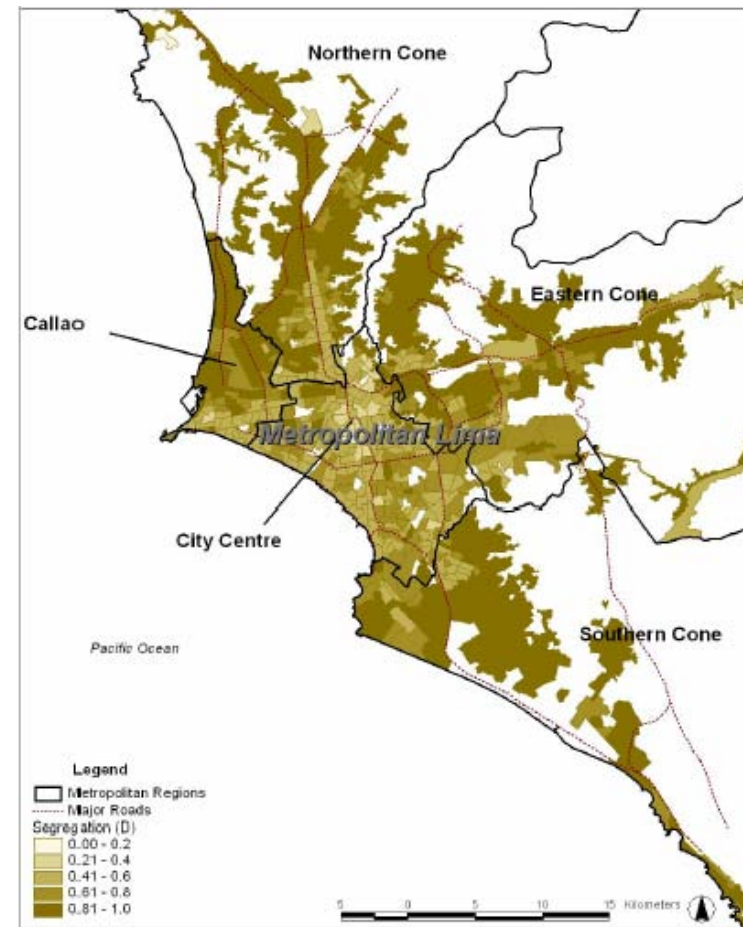
Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por microáreas según NSE (%), 2004



Fuente: Yachiyo, 2005

Mapa 3.14

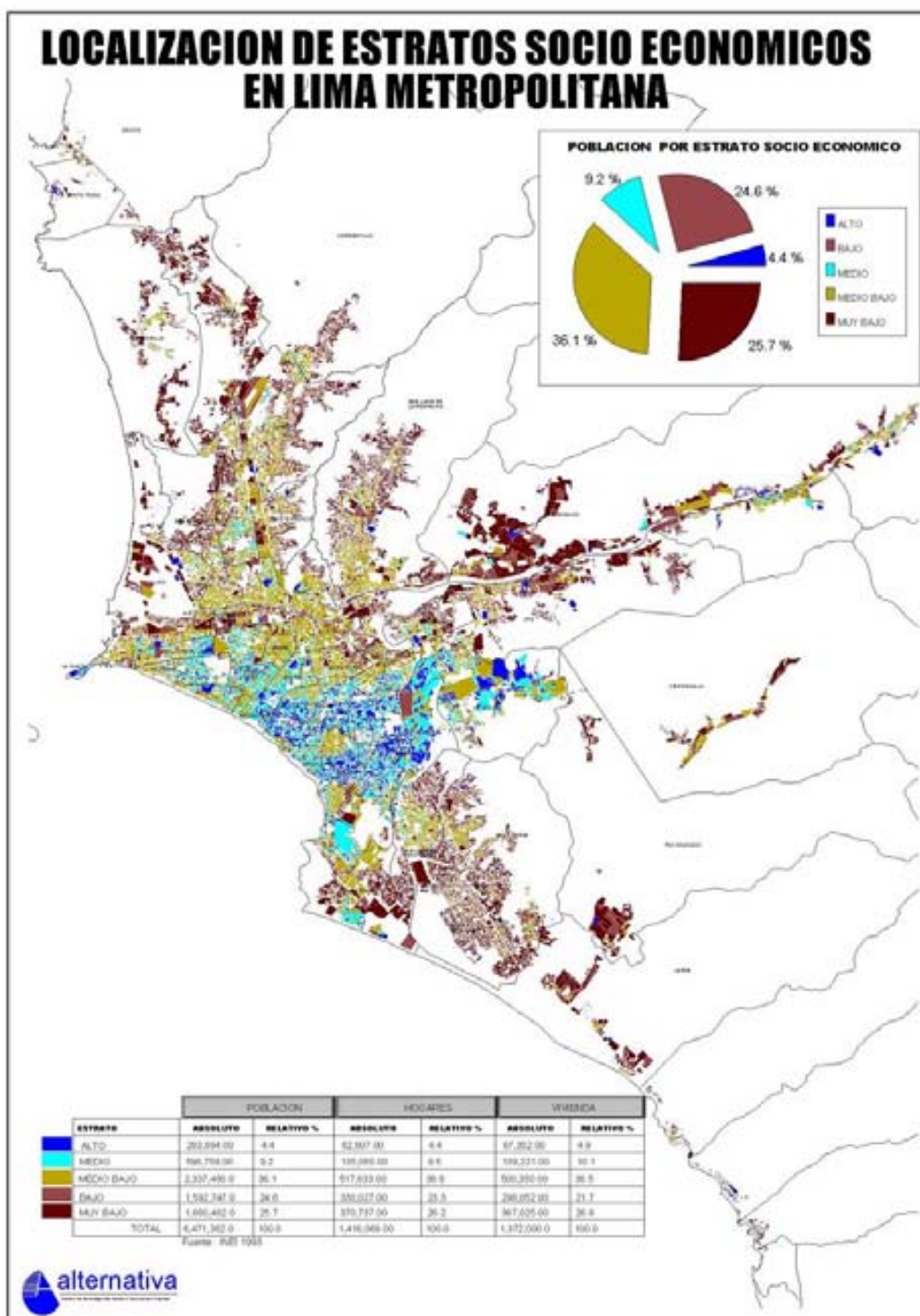
Lima Metropolitana. Segregación según el equipamiento del hogar, 1993



Fuente: Joseph, 2004

Mapa 3.15

Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por manzanas según NSE, 1993



Fuente: Alternativa, 2004

En resumen, si bien encontramos población en situación de pobreza en todos los distritos de Lima Metropolitana localizándose más allá de las zonas tradicionalmente consideradas pobres, los diferentes mapas de pobreza muestran una concentración de ésta especialmente en las áreas periféricas de la ciudad. Como apunta Sabatini (2003), a pesar de los cambios ocurridos en los últimos años en Lima sigue vigente el “patrón tradicional” de distribución de la pobreza.

La ciudad popular, entonces, entendida como el espacio urbano donde se concentran las personas en situación de pobreza, la encontramos sobre todo en las periferias urbanas. Juan Pablo II, y el distrito en el que se halla, San Juan de Lurigancho, forman parte de ella.

3.3 LA CIUDAD POPULAR Y EL FENÓMENO BARRIAL

La ciudad popular es un espacio específico con características propias diferenciado del resto del espacio metropolitano. Dicha especificidad viene determinada tanto por sus formas de producirse como de reproducirse, tanto por la dinámica de las primeras gentes que en ella se establecieron como por las formas de establecerse de los recién llegados. Pero sobre todo, es un fenómeno de grandes dimensiones, un fenómeno que ha superado las más osadas expectativas de los que lo vieron nacer. Este apartado repasa la formación y la evolución del fenómeno barrial analizando la dinámica de dicho espacio y significando su dimensión. Antes de ello, sin embargo, realiza un recorrido terminológico y conceptual con aras de centrar la atención en aquello sustantivo dejando al margen la discusión sobre las formas de referirse a él.

3.3.1 Barriadas, barrios marginales, pueblos jóvenes, asentamientos humanos y barrios populares

La ciudad de Lima ha crecido vertiginosamente desde 1940 hasta nuestros días. Todo se ha multiplicado desde entonces: las gentes, las actividades económicas y

las dimensiones físicas de la ciudad. Hasta la primera mitad del siglo XX el crecimiento de la urbe había sido lento y paulatino. Y sí, es cierto, junto a los barrios de las clases medias y altas se formaban barrios donde se ubicaban las clases populares. Pero estos asentamientos no eran, ni mucho menos, la abrumadora mayoría de hoy.

A partir de los años cuarenta y con mayor fuerza en los años cincuenta, sesenta y setenta, surgió y se difundió la *barriada* como la modalidad predominante de asentamiento popular. De acuerdo al censo de 1993, la población que vivía en asentamientos humanos o pueblos jóvenes alcanzaba al 34% de la población de Lima Metropolitana. Para fines de la década esta cifra habría aumentado al 43% (Apoyo, 2001). Así, como se ha visto, es fundamentalmente en los barrios populares, en la ciudad popular, donde se ubica la población en situación de pobreza, la población objeto de este estudio. Y no solo se ubica en estos espacios de la ciudad sino que ha contribuido muy activamente a crearlos.

El objeto de este apartado no es otro que presentar los elementos que nos ayuden a comprender el espacio donde residen las clases populares, las personas en situación de pobreza, para poder comprender, a su vez, la relación que dicha población tiene con su entorno inmediato y con el resto de la ciudad para poder, nuevamente a su vez, interpretar sus dinámicas de desplazamiento y sus patrones de movilidad. En este contexto, el conocimiento de la ciudad popular se muestra imprescindible para comprender los sucesivos eslabones de dicha cadena.

Antes de entrar en materia, de todas formas, y dada la diversidad de términos usados, es necesario realizar alguna precisión terminológica y conceptual sobre el espacio donde se ubican los sectores populares.

En la literatura sobre los espacios donde residen y desarrollan su actividad cotidiana las clases populares urbanas son usados indistintamente diversos términos para identificar un mismo tipo de espacio, una misma tipología urbanizadora. Así, encontramos vocablos como *barriadas*, *barrios marginales*, *pueblos jóvenes*,

asentamientos humanos o *barrios populares* para identificar a dichos espacios. No vamos a entrar en detalle a precisar las diversas definiciones que se han dado a cada uno de estos términos ni las diferencias que existen entre ellos; no es el objeto de estas líneas¹⁷. Baste saber, antes de dar paso a una definición, que dicha diversidad de términos y definiciones obedece, fundamentalmente, de un lado a la evolución y la comprensión del propio fenómeno y de otro a razones estrictamente políticas.

En este sentido, las primeras definiciones insistían particularmente en las carencias que tenían dichos asentamientos (Córdova, 1958). Más adelante se hizo hincapié en la forma de acceso al suelo como parte fundamental de la definición (Rodríguez, Gianella & Jaworsky, 1969). Asimismo, en tratados posteriores se definió el fenómeno en base a diversas variables: modo de ocupación, propiedad de los terrenos, carencias, recursos de la población, integración o capacidad de iniciativa (Meneses & Núñez, 1975). Veinte años después de la formación de las grandes barriadas las definiciones se centraban en las fases posteriores a la ocupación del terreno sustituyendo la descripción de las carencias por la de un proceso de dotación que integra tanto la construcción de la vivienda como la llegada de los servicios y la edificación de equipamientos públicos (Riofrío, 1978).

Asimismo, en diversas ocasiones (1961, 1968 y 1980) los diferentes gobiernos del Estado rebautizaron los términos usados hasta la fecha bien sea para reconocer el fenómeno en sí, bien para mostrar una actitud positiva del fenómeno ante la población que residía en dichas áreas, bien como un eufemismo para esconder una realidad que afectaba a grandes masas de la población y que resultaba incómoda de manejar.

Tomando como nuestra la definición propuesta por Driant (1991), definiremos las *barriadas*, *barrios marginales*, *pueblos jóvenes*, *asentamientos humanos* o *barrios populares* como el “conjunto de viviendas formado a partir de la ocupación un

¹⁷ Un repaso a las diversas definiciones que se han dado a cada uno de estos términos y a su aparición lo podemos encontrar en el libro de Jean-Claude Driant *Las barriadas de Lima. Historia e interpretación* entre las páginas 16 y 21.

terreno por parte de familias, por iniciativa propia o por la de los poderes públicos. El terreno no goza, al momento de su ocupación, de ninguna habilitación urbana con la excepción, en algunos casos, de un simple trazado de lotización. La adjudicación, la dotación de servicios y equipamientos públicos y la construcción de la vivienda, se llevan a cabo posteriormente a la ocupación del suelo, en un proceso lento, diferente de una barriada a otra, y cuya iniciativa, e incluso realización, generalmente corre a cargo de la población, en el marco de la familia o de la organización de los pobladores”.

Para este trabajo se utilizará fundamentalmente el término *barrios populares* si bien se usarán indistintamente cada uno de los términos ahora mencionados. Ello obedece no tanto a la voluntad de reconocer las razones que llevaron a la proposición de cada uno de los términos sino al reconocimiento de una realidad y, especialmente, a la voluntad de dar más importancia al contenido, al concepto, que a la forma, al término en sí.

3.3.2 Dinámica de los barrios populares

Los barrios populares de Lima Metropolitana, bien sea por sus mecanismos de formación, por su localización respecto a los espacios centrales de la ciudad o por las condiciones de la población que los habitan, tuvieron una dinámica de desarrollo propia y específica diferenciada de la del resto de la ciudad.

Así, para comprender su proceso de formación, es necesario conocer cual fue dicha dinámica de desarrollo, cuales fueron los elementos que condujeron al establecimiento de la población en estos espacios metropolitanos y a la consolidación de su forma de urbanización.

A mediados del siglo XX el Perú pasó de ser una sociedad rural a una de carácter urbano. En cuarenta años la población urbana pasó de ser el 35% a representar el 70% del total (INEI, CIDE & MECOVI, 2001). Este proceso acelerado de urbanización tuvo sus raíces en la modernización de la economía y el inicio de una

política económica basada en la sustitución de importaciones de productos manufacturados lo que permitió un importante desarrollo industrial. A su vez, el sistema agrario entró en una profunda crisis debido a la ausencia de tierras cultivables y a la concentración de la propiedad de las tierras más rentables. Ambos factores se conjugaron para dar lugar a un intenso flujo migratorio de la sierra a las ciudades de la costa y, especialmente, a Lima dando lugar a un proceso de urbanización de carácter macrocefálico (Ortiz de Zevallos, 1992).

Durante la primera mitad del siglo XX Lima había sido beneficiada con importantes inversiones en infraestructura debido a su peso político y al papel central que jugaba en la dinámica económica del país. La política de industrialización por sustitución de importaciones junto con la modernización de infraestructura a la que ahora se hacía referencia, hizo que desde finales de los años cincuenta las industrias se empezaran a asentar en Lima coincidiendo con la masiva llegada de población migrante, especialmente proveniente de la sierra¹⁸.

Para aquel entonces en Lima la propiedad del suelo estaba concentrada en pocas manos. Asimismo, existía un mercado inmobiliario reducido que no cubría la demanda de los sectores medios bajos y de menores ingresos. En esta coyuntura, los esfuerzos gubernamentales por proveer de vivienda a la población recién llegada resultaron insuficientes generándose un grave problema de vivienda en la ciudad. Dada esta situación, los importantes volúmenes de población con necesidades habitacionales decidieron resolver dichas carencias por sus propios medios. Así, se organizaron para invadir terrenos adyacentes a la ciudad donde se instalarían y empezarían a construir sus viviendas con sus propias manos (Riofrío, 1978).

Si bien las primeras respuestas del Estado a estas iniciativas fueron de carácter violento, especialmente en los casos que se invadían tierras privadas, pronto entendieron que eran la única forma posible de dar respuesta a la enorme demanda existente. Así, además de reconocer como legítimos estos procesos de

¹⁸ Entre 1940 y 1961 la población de Lima pasó de 645.172 a 1.845.910 habitantes (IMP, 1998).

invasión de tierras, el Estado vio en ellos la “válvula de escape” a la situación en la que se encontraban. En este sentido, por ejemplo, hacia 1955 el gobierno militar de Odría también promovió otras ocupaciones de tierras públicas prometiendo la entrega de títulos de propiedad. Asimismo, en 1961, el gobierno de Manuel Prado aprobó la Ley de Barrios Marginales que legalizó las invasiones realizadas hasta entonces si bien las prohibía para futuro (Driant, 1991).

Durante la década de los sesenta Lima creció de una manera explosiva¹⁹. La masa de inmigrantes de la sierra que seguía llegando a la ciudad, impedida de encontrar soluciones al problema de la vivienda a través del mercado formal, continuó con las invasiones de tierras a pesar de la prohibición. Ante la imposibilidad de resolverlo de otra forma, los diferentes gobiernos toleraron estas ocupaciones. Hacia la década de los setenta, ante la magnitud que había adquirido el fenómeno urbanizador popular, estudiosos y planificadores del territorio pusieron nombre a la nueva ciudad distinguiéndola de la ciudad tradicional. Fue así como nacieron formalmente los conos Norte, Este y Sur, unidades territoriales de análisis formadas por un conjunto de distritos populares algunos de ellos formados durante este período.

Sin embargo, hacia mediados de los años setenta, el Perú también entró en una profunda y larga crisis económica. La política de sustitución de importaciones no había dado los frutos esperados y el otrora pujante sector industrial inició un acelerado declive. Ello comportó, a su vez, un crecimiento del sector terciario produciéndose un importante trasvase de mano de obra de un sector al otro. Un trasvase, de todos modos, que comportó asociado un aumento de la economía informal y, con ello, un incremento de la precariedad y la inestabilidad laboral (Calderón, 2003).

De todas formas, a pesar del fuerte impacto que la crisis tuvo en la ciudad, las migraciones hacia la capital continuaron. Las duras condiciones del agro, la persistencia a pesar de la crisis de la idea de progreso asociada a la ciudad y la

¹⁹ De 1961 a 1972 la población de Lima pasó de 1.845.910 a 3.302.523 habitantes (IMP, 1998).

guerra interna que acechó al país especialmente durante la década de los ochenta, comportaron el mantenimiento de un cierto flujo migracional hacia Lima²⁰. Ello, unido al propio crecimiento vegetativo de las familias populares, cuyos hijos requerían de nuevas tierras para instalarse, comportó la constitución de nuevos asentamientos populares (las “ampliaciones”) en condiciones si cabe más precarias a las que tuvieron que soportar los pioneros de esta modalidad de ocupación del terreno.

Lima concluyó el siglo XX e inició el XXI con un número significativo de la población habitando en los barrios populares. De acuerdo a estimaciones realizadas recientemente (Apoyo, 2001), el 43% de la población metropolitana vive en estas áreas de la ciudad. Un número que, sin duda, debe haberse incrementado en tanto las condiciones de vida han seguido deteriorándose.

Si bien con el paso de los años las condiciones socioeconómicas de los primeros contingentes de población han mejorado progresivamente, la constante llegada de nuevos pobladores de bajos recursos económicos ha comportado la concentración en estos distritos de la mayor parte de la población en situación de pobreza de la ciudad.

El proceso de ocupación de las áreas primero colindantes y luego más alejadas de la ciudad a partir de los años cuarenta comportó un cambio en la estructura de la ciudad. Hasta entonces la división del espacio mostraba una zona sur que recibía a los sectores medios y altos y un área central que cobijaba a la población de escasos recursos. En este sentido, la formación de grandes espacios habitacionales más allá de la ciudad consolidada comportó un cambio de escala sin parangón en la historia urbana de Lima definiéndose nuevas áreas que a medida que se fueron conformando pasaron a formar parte de la ciudad.

²⁰ En 1981 la población de Lima había alcanzado los 4.608.010 habitantes y en 1993 los 6.345.856 (IMP, 1998).

Dicho crecimiento de la ciudad tuvo lugar en base a ejes de expansión socialmente muy definidos. Mientras las clases media y alta orientaron su crecimiento hacia el sureste (distritos de Santiago de Surco, San Borja y La Molina) y hacia el espacio intersticial que separaba las áreas urbanizadas de las provincias de Lima y El Callao (fundamentalmente San Miguel), los sectores populares crecieron primero hacia el norte y después hacia el sur y el este formando conglomerados de barriadas que demandaban a las autoridades la atención de sus necesidades²¹.

Poco a poco los espacios ocupados por las clases populares fueron incrementando su peso al tiempo que sus demandas. La necesidad de mejorar sus espacios vitales, junto con el incremento del peso poblacional de estos nuevos espacios de la ciudad, comportó altas cotas de organización interna las cuales terminaron, en algunas ocasiones, en la redefinición del espacio político administrativo. Así, sucesivamente, se fueron formando nuevos distritos como Villa María del Triunfo, Comas, San Juan de Miraflores, Independencia, El Agustino, San Juan de Lurigancho, etc., todos ellos distritos con altos índices de pobreza²².

3.3.3 La dimensión del fenómeno barrial

Si bien la historia de las barriadas comienza verdaderamente a fines de los años veinte, el terremoto de 1940 aceleró profundamente el proceso. De todas formas, no es hasta la década de los cincuenta que el fenómeno toma verdadera relevancia ante las instituciones públicas. Es por ello que no será hasta la mitad de la década que se empiece a cuantificar el fenómeno barrial, un hecho que desbordaría por completo cualquier tipo de previsión que pudiera haberse realizado en la época.

Entre los años 1956 y 1999 la población en barriadas pasó de poco menos de 120 mil habitantes a superar los tres millones. En apenas 43 años la población que vivía en barriadas se había multiplicado más de veinticinco veces. Asimismo, mientras

²¹ Véase 3.2 La ubicación espacial de la pobreza: la ciudad popular.

²² Véase 3.2 La ubicación espacial de la pobreza: la ciudad popular.

que en 1956 dicha población suponía el 10% de la del conjunto de Lima, en 1999 representaba nada menos que el 43% (véase Tabla 3.2).

Cuando se expidió la Ley de Barrios Marginales (LBM) en 1961 ya se había producido un crecimiento explosivo. La población barrial de aquel año superaba ya los 300 mil habitantes habiéndose multiplicado por tres en los cinco años que habían transcurrido desde el primer "censo". Para entonces la población que habitaba las barriadas suponía ya el 17% del total de la ciudad. Sin duda, además de la necesidad de los nuevos llegados de encontrar un lugar donde levantar su morada, la discusión de la LBM generó un clima político que estimuló nuevas ocupaciones (Calderón, 2003).

Durante el período transcurrido entre 1961 y 1970, pese a que la LBM había prohibido las invasiones de tierra y una ley específica había aumentado las sanciones a los líderes de las ocupaciones, la población barrial se multiplicó por dos pasando a representar una cuarta parte de la población de Lima (véase Tabla 3.2).

A lo largo de la década del setenta la barriada se consolidó como la principal vía de crecimiento de la ciudad. La búsqueda de lealtades políticas con los pobres de la ciudad hizo que el gobierno militar del General Velasco se autoproclamara "promotor institucional de los Pueblos Jóvenes", eufemismo que reemplazó al de barriada, iniciando una política gubernamental no solo de tolerancia sino incluso de promoción de éstas. Así, entre los años 1970 y 1981 casi se duplicó el número de barriadas incrementándose en más de medio millón la población que vivía en ellas (véase Tabla 3.2). Se calcula que durante este período las barriadas absorbieron alrededor de un 40% del incremento de población que se produjo en Lima.

Durante la década de 1980, pese a la aguda crisis que vivió la ciudad debido al fracaso de la política de industrialización por sustitución de importaciones, su población siguió creciendo. Entre 1981 y 1993, año del último censo del que se disponen datos desagregados, se formaron nada más que 739 nuevas barriadas.

En 1993 la población barrial superaba ya con creces los 2 millones de habitantes habiéndose incrementado en más de 850 mil personas durante este período. Para el año de este censo dicha población ya representaba más de un tercio de los habitantes de Lima (véase Tabla 3.2).

En los años noventa el país asistió a la instauración de un gobierno autocrático y la implementación de un programa económico neoliberal acompañado de una reforma del Estado que lo redujo bajo la idea que los problemas los iba a resolver el mercado. En ese camino desapareció virtualmente la política de vivienda lo cual significó que aquellas personas con necesidades habitacionales tuvieran que seguir recurriendo a las invasiones y a la formación de nuevas barriadas para resolverlas. Entre 1993 y 1999 la población barrial se incrementó en casi un millón de personas superando ya la cifra de los 3 millones de habitantes en el conjunto de la ciudad. Para fines de siglo cerca de la mitad de la población de Lima Metropolitana vivía en las más de dos mil barriadas que existían en la ciudad (véase Tabla 3.2)²³.

3.4 LA ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD POPULAR: ENTRE LA INTEGRACIÓN Y LA SEGREGACIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

Tradicionalmente, el análisis de los procesos de segregación e integración sociales se ha realizado desde el prisma de la marginalidad²⁴. Este tipo de aproximación, sin embargo, basado en el análisis de los procesos urbanos en base a los lugares de residencia de la población, se aboca solo al estudio de la ciudad-territorio preocupándose exclusivamente de las homogeneidades y heterogeneidades residenciales que se producen como consecuencia de la segregación entre los diversos sectores socioeconómicos. Sin embargo, la segregación no puede analizarse solo en términos de lugar de residencia. Tal como señala Vega Centeno

²³ Según la Comisión de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) entre 1997 y 2001 se habrían formado unas 200 barriadas más (Diario El Comercio, 23-12-2001). Tomado de Calderón (2003) Los barrios marginales de Lima, 1961-2001; p.379

²⁴ Este enfoque fue utilizado muchos años por los estudiosos de las metrópolis latinoamericanas y sus planificadores.

Tabla 3.2

Lima Metropolitana. Evolución de la población barrial

Año	Nº barriadas	Población barriadas	Población Lima	% población en barriadas
1956 ^{a y 1}	56	119.886	1.120.000 ²	10,0
1959 ^b	154	236.716	1.690.000 ²	14,0
1961 ^b	sin inf.	316.426	1.845.910 ^d	17,0
1970 ^b	237	761.755	3.302.523 ^d	25,0
1976 ^b	319	1.113.000	4.122.000 ²	27,0
1981 ^b	408	1.329.600	4.608.010 ^d	28,8
1984 ^b	598	1.617.786	5.056.000 ²	32,0
1993 ^b	1.147	2.188.415	6.345.856 ^d	34,4
1998 ^b	1.980	2.623.000	6.902.000 ²	38,0
1999 ^c	sin inf.	3.174.668	7.496.831 ^e	43,0

Fuentes: elaboración propia en base a ^a Matos Mar, 1977; ^b INEI, 1998; ^c Apoyo, 2001; ^d IMP, 1998; ^e MML, 2001a

¹ En Las barriadas de Lima 1957, José Matos Mar señala que "en el informe presentado a Naciones Unidas señalábamos que hasta julio de 1955 existían en la Gran Lima 39 barriadas. La Gran Lima comprendía 14 distritos y la Provincia Constitucional del Callao. En noviembre de 1956 al realizar el Censo General de Barriadas, por encargo de la Comisión para la Reforma Agraria y la Vivienda, por considerarse tres distritos más (Lurigancho, Carabayllo y Ate-Vitarte) y por haberse formado algunas nuevas barriadas, y en base a nuestra definición, ese universo de estudio se amplía en 17 barriadas más, arrojando el total de 56. Algunas investigaciones realizadas posteriormente señalan para estos años un mayor número. Así, por ejemplo: la Oficina del Plan de Desarrollo Metropolitano, apoyándose en datos de la Junta nacional de Vivienda, menciona 114 barriadas para 1955 (...). Max Meneses y Nonato Núñez en su estudio sobre la formación de las barriadas de Lima Metropolitana, para 1956 señalan 83 barriadas (...). David Collier, en un trabajo de investigación sobre política y formación de pueblos jóvenes en Lima, identifica un total de 72 Pueblos Jóvenes hasta 1956 (...). Sin duda estas diferencias se deben a los variados criterios en la definición de barriada, así como de las unidades de análisis, puesto que en Lima existen otros grupos sociales que tienen similitud con estas agrupaciones, sea por su bajo nivel económico social, por la forma como viven o por los materiales utilizados en las construcciones. Del mismo modo, debemos aclarar, por un lado, la posibilidad de que una parte de esas antiguas barriadas, no consideradas en el estudio, principalmente las que están dentro del casco urbano, se asemejen más a algún tipo de tugurio como el representado por los corralones; y por otro, que algunas barriadas ubicadas fuera del casco urbano eran relativamente insignificantes y solo después de varios años llegaron a consolidarse como tales". Transcrito literalmente de Matos Mar (1977) Las barriadas de Lima 1957; p.25-26.

² Aproximadamente.

(2004), “los habitantes de la ciudad contemporánea no están fijados al terreno de la misma manera que las viviendas que habitan”. Así, puesto que los habitantes de la ciudad desarrollan su vida cotidiana más allá de sus espacios de residencia, para abordar los procesos de integración y segregación es necesario incorporar al análisis la variable movilidad en tanto que ésta permite una mejor aproximación a este fenómeno.

Un análisis de la Lima de hoy desde esta nueva perspectiva pone de relieve que existen diversas y en muchos aspectos contradictorias tendencias en lo que se refiere a las dinámicas de segregación e integración del espacio y la población metropolitanas. Entre los sectores de bajos recursos estas dinámicas pueden oscilar desde ciertos niveles de integración hasta elevados grados de exclusión. En buena medida ello dependerá de su capacidad para hacer frente a los gastos derivados de su movilidad. Aquellos colectivos de entre los sectores populares que puedan sufragar un volumen importante de los costes derivados de sus necesidades de desplazamiento tendrán más facilidades para integrarse en las dinámicas de la ciudad y aprovechar las oportunidades que ésta ofrece lo que a su vez les facilitará el camino para salir de la situación de pobreza en la que se encuentran. Contrariamente, aquellos grupos cuyas rentas no sean suficientes para hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento verán restringida su movilidad lo cual supondrá una pérdida de oportunidades que, a su vez, no solo dificultará sus posibilidades de integración sino que, además, podrá suponer mayores grados de exclusión.

Según señala Jaime Joseph (2004), para los pobladores que a lo largo de la segunda mitad del siglo XX se instalaron más allá del casco urbano central su segregación habitacional no significó una exclusión de la metrópoli. Los nuevos habitantes de la ciudad, lejos de quedar recluidos en sus lugares de residencia se integraron a la ciudad especialmente a través del mercado de trabajo ya sea empleándose como mano de obra en el pujante sector industrial u ofreciendo sus servicios como empleadas del hogar, jardineros, chóferes u otros a las clases adineradas y al conjunto de la población establecida en la ciudad. Según este

autor, los sectores populares no se hallan al margen de la ciudad consolidada. Si bien se observa una clara distinción de los diferentes estratos socioeconómicos presentes en la ciudad, ello no implica un aislamiento de estos grupos en espacios segregados e impermeabilizados.

Asimismo, si bien es cierto que en los últimos años han proliferado las rejas y las murallas en diversas zonas de la ciudad con el objetivo de evitar los encuentros indeseados, no es menos cierto que existe una suerte de necesidad mutua entre los diversos grupos sociales que no solo hace inevitables sino que invita a la realización de encuentros plurisociales (Vega Centeno, 2004). Las clases adineradas, por un lado, se han acostumbrado a un modo de vida que torna indispensable la presencia de una importante masa de pobladores pobres que abaratan enormemente el costo de la mano de obra. Y al mismo tiempo, la demanda de servicios domésticos y de otra índole por parte de estos sectores sociales significa una oportunidad para muchos ciudadanos de escasos recursos de obtener unos ingresos, estables o intermitentes, que les permiten cubrir sus necesidades básicas e, incluso, progresar a nivel económico y social.

Pero no solo se observan fuerzas y dinámicas inclusoras e integradoras sino también escenarios, procesos y actores que van a contrapelo de esta tendencia. Si bien es cierto que, desde un análisis a gran escala, se pueden observar este tipo de procesos, no es menos cierto afirmar que estas dinámicas solo se han desarrollado entre un sector de la población. Un análisis con mayor detalle permite observar como un amplio contingente de población ha permanecido al margen de estas dinámicas o, por lo menos, no las ha desarrollado con la misma intensidad.

Según señala Calderón (2003), una mirada atenta de dichas dinámicas y procesos nos indica que actualmente las tendencias predominantes que se están produciendo en Lima son una desarticulación y una fragmentación de la ciudad y de sus ciudadanos. Efectivamente, con la implantación del modelo económico de corte neoliberal se ha producido un creciente aumento de la pobreza y un incremento de la brecha entre los estratos más adinerados y los sectores más pobres de la ciudad

(Alvarado & Chon, 2002). En este sentido, basta una rápida ojeada a las barriadas de Lima para constatar el creciente aumento de la pobreza, la segregación, la marginalidad y la informalidad en sus calles. Tal como se ha visto en el primer apartado de este capítulo, diversos estudios realizados con diversos métodos de análisis nos muestran como durante los últimos años la pobreza ha aumentado notoriamente y como la brecha entre ricos y pobres ha crecido de forma exponencial (Alvarado & Chon, 2002; Calderón, 2003; Alternativa, 2004). Lejos de integrarse plenamente en las dinámicas de inclusión citadas por Joseph (2004) y Vega Centeno (2004), entonces, los sectores más pobres de la población o bien han quedado al margen de éstas incrementando todavía más su grado de exclusión o bien no han sido suficientemente intensas como para permitirles avanzar en su camino hacia la inclusión y la integración.

Este juego de segregación-integración ha cobrado una nueva dimensión a partir de la década de los noventa. Los cambios en la estructura urbana inducidos con la aparición de un importante conglomerado de nodos dispersos por toda la ciudad²⁵ ha producido una aparente reducción de la segregación de los sectores populares. La ubicación de grandes complejos comerciales y de servicios en espacios urbanos habitados fundamentalmente por las clases populares ha supuesto para estos sectores de la población un incremento de las oportunidades generando dinámicas de integración que antes quedaban fuera del alcance de buena parte de los sectores populares (Ávila, 2003). Paralelamente, los espacios residenciales de los sectores populares se han ido dotando de nuevas funciones, desde servicios de primera necesidad hasta pequeños y medianos comercios donde abastecerse de los productos cotidianos, centros educativos o equipamientos de salud, lo que les ha facilitado el aprovechamiento de oportunidades de las que antes no podían disfrutar.

²⁵ Véase 4.2.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración..

Sin embargo, como se expondrá con cierto detalle en el próximo capítulo²⁶, a pesar del proceso de desconcentración de actividades desarrollado especialmente durante la última década, buena parte de las actividades y funciones urbanas siguen concentrándose en el perímetro central de la ciudad. Si bien es cierto que el déficit de infraestructuras y de servicios básicos existente en muchas áreas de la ciudad popular se constituyen en elementos generadores de procesos de integración de los sectores populares a las dinámicas urbanas en tanto que les obliga a desplazarse hacia el centro de ésta, no es menos verdad que esto es cierto solo para aquellos estratos de la población que pueden sufragar los costes de transporte que supone integrar estas altas cotas de movilidad en su vida cotidiana. Nuevamente, aquellos sectores que no puedan hacer frente a estos costes o bien quedarán al margen de dichas dinámicas de integración o no las aprovecharán en toda su totalidad.

El análisis sobre los desplazamientos de la población en situación de pobreza realizado en el marco del Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao (Yashiyo, 2005) ilustra perfectamente esta situación dual. Mientras un importante sector de la población de bajos recursos tiene dificultades para desplazarse en medios motorizados y realiza una importante proporción de sus desplazamientos a pie, lo cual le dificultará el acceso a los lugares donde se ofrecen las oportunidades, otro sector nada desdeñable incorpora el transporte colectivo de una forma cotidiana en sus desplazamientos permitiéndole integrarse en las dinámicas de la ciudad.

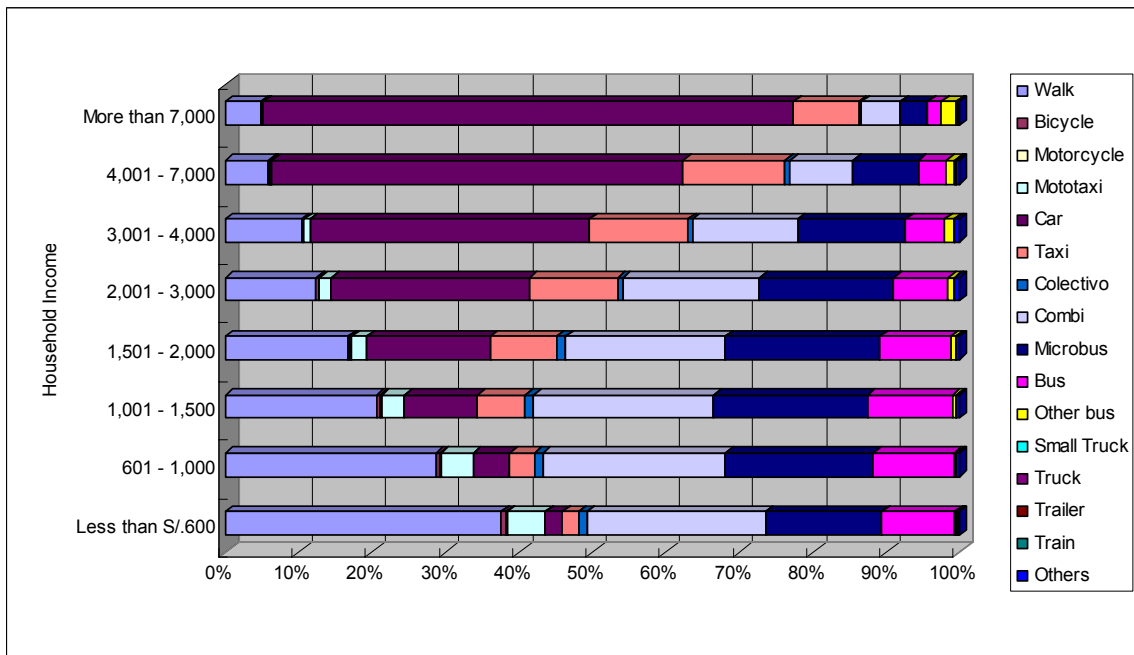
Tal como puede observarse en el Gráfico 3.21²⁷ y en el Mapa 3.16, la proporción de desplazamientos realizados a pie por los sectores populares es sustancialmente superior a la del resto de la población. Ello no sería relevante si los espacios residenciales de la población de bajos recursos contuvieran en su seno una amplia cantidad y diversidad de servicios, infraestructuras y actividades. El elevado índice de desplazamientos a pie se explicaría por la proximidad de las oportunidades urbanas que requiere esta población a su lugar de residencia. Sin embargo, como se

²⁶ Véase 4.2.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro.

²⁷ En la Tabla 2.3 se ofrecen datos más detallados de esta misma cuestión.

Gráfico 3.21

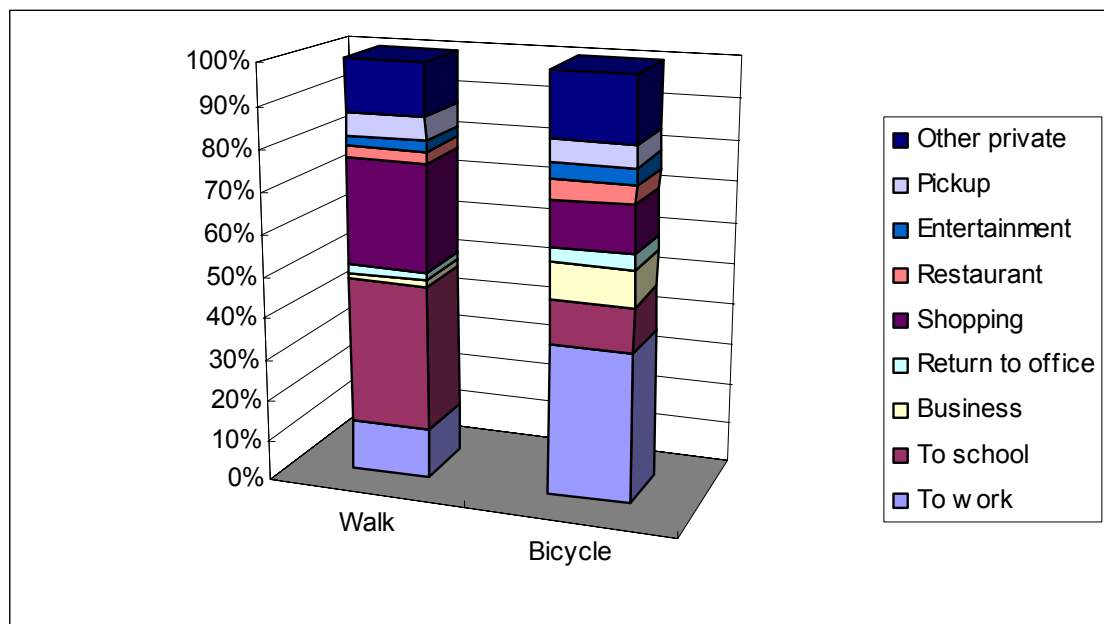
Lima Metropolitana. Partición modal por ingreso de los hogares (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

Gráfico 3.22

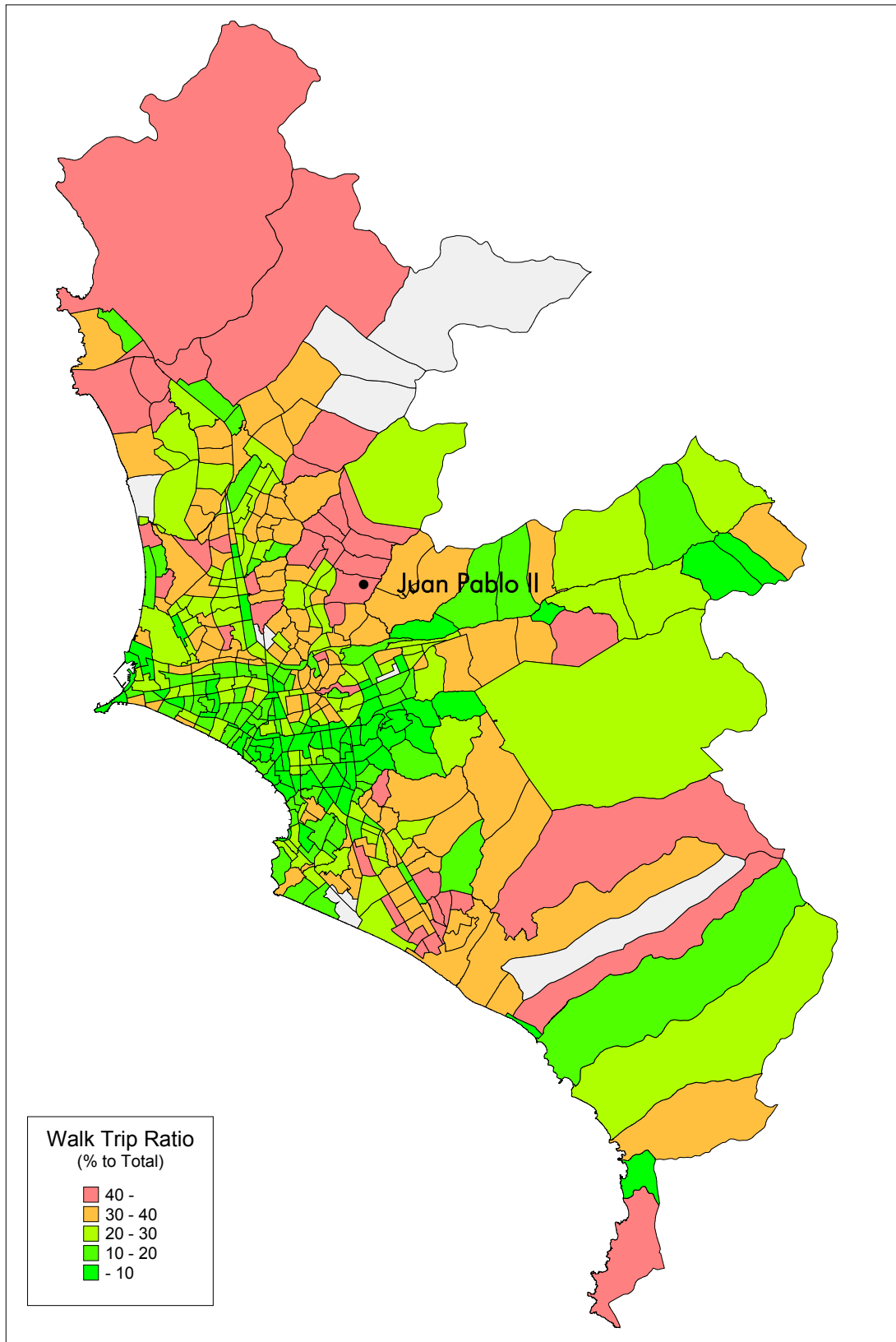
Lima Metropolitana. Composición modal del propósito de viaje (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

Mapa 3.16

Lima Metropolitana. Desplazamientos a pie (%), 2004



Fuente: Yashiyo, 2005

expondrá en el próximo capítulo, esto no es así. Contrariamente, los espacios locales de la población de bajos recursos padecen un importante grado de monofuncionalidad siendo difícil encontrar en ellos oportunidades tanto de carácter laboral como formativo, comercial, etc. lo que obliga a esta población a salir del espacio local para buscar dichas oportunidades. Así, entendiendo que los desplazamientos a pie se realizan fundamentalmente en el interior del espacio local, éstos no permiten acceder a los espacios intermedios y metropolitanos²⁸ donde se ubican las funciones, actividades y oportunidades que necesitan para superar su condición de pobreza y exclusión social.

En este sentido, como puede apreciarse en el Gráfico 3.22, los desplazamientos a pie tienen como finalidad fundamental el desarrollo de actividades reproductivas tales como la formación, las compras, o el entretenimiento. Sin embargo, en muy pocas ocasiones dichos desplazamientos tienen como objetivo la realización de actividades de carácter laboral que permitan incrementar los ingresos del hogar contribuyendo a superar la situación de pobreza en la que se encuentran.

El alto índice de desplazamientos a pie, entonces, es signo de un cierto grado de aislamiento de esta población en sus lugares de residencia. Para los sectores de bajos recursos ubicados en las periferias urbanas con altos niveles de monofuncionalidad la realización de una elevada proporción de sus desplazamientos a pie significa un incremento de las dificultades para aprovechar las oportunidades que se ofrecen en la ciudad y, con ello, de integrarse en las dinámicas urbanas y avanzar en su camino de superación de la pobreza y la exclusión social.

Esta realidad, sin embargo, convive con la de aquellos que, de una forma u otra y en mayor o menor medida, pueden sufragar el coste de sus necesidades de desplazamiento y, gracias a ello, utilizar el transporte colectivo de forma cotidiana. Entre ambos casos existe una gradación en las restricciones y en la utilización del

²⁸ En el próximo capítulo (4) se definirán estos espacios con precisión. De momento baste saber que son los espacios ubicados fuera del espacio local.

transporte colectivo lo que supondrá, a su vez, una amplia gama de grados de integración y de exclusión.

En definitiva, en la Lima de la actividad frenética y de los desplazamientos en todos los sentidos, se da una amplia diversidad de procesos de integración e inclusión social. Mientras un conjunto de la población de bajos recursos logra realizar una parte sustancial de sus desplazamientos y con ello integrarse en mayor o menor medida en las dinámicas de la ciudad, el sector más empobrecido de la población no puede hacer frente a los elevados costes de movilidad que supone esta concentración de las actividades en el espacio central de la ciudad estancándose en su situación de pobreza y exclusión social e incluso, en algunos casos, sumergiéndose todavía más en ella. Entre ambas situaciones se da una amplia gradación que va de la máxima inclusión a la máxima exclusión.

En todos los casos, de todas formas, desde las situaciones en las que se desarrolla un elevado nivel de movilidad hasta en las que ésta esté profundamente restringida, la movilidad integrará y estructurará la vida cotidiana de los ciudadanos modulando las lógicas de integración social y de articulación territorial. A pesar de las restricciones de movilidad que puedan pesar sobre ellas, en la medida en que les es posible las clases populares no restringen su vida cotidiana a sus espacios residenciales. Para el desarrollo de sus actividades cotidianas utilizan toda la ciudad. Precisamente la falta de servicios e infraestructuras en los lugares que habitan los obliga a recorrer toda la ciudad en busca de ellos.

Como apunta Vega Centeno (2004), no solo las oportunidades laborales se hallan distantes sino que las amistades y los familiares tampoco se restringen al espacio próximo. Igualmente, los distintos servicios que requieren así como las posibilidades recreativas u otras necesidades humanas tampoco suelen encontrarse cerca del espacio habitacional. Ello obliga a los habitantes de la ciudad popular a desplazarse fuera del espacio local para cubrir las necesidades que se les niegan en su lugar de residencia. De esta forma la movilidad, las posibilidades de desplazarse,

devienen un factor de primer orden para su integración en las dinámicas de la ciudad.

El acceso tanto a los espacios tradicionales de la urbe como a los nuevos nodos surgidos a partir de la década de los noventa solo será posible, además de si se dispone de los ingresos necesarios para sufragar sus costes, si existe un eficiente sistema de transporte que le permita acceder a los diferentes espacios de la ciudad. De este sistema dependerá, en buena medida, la posibilidad de llegar a ellos y de realizar encuentros plurisociales que les permitan acceder y aprovechar las oportunidades que se les ofrezcan, que les permitan, en suma, integrarse en las dinámicas de la ciudad.

Como se verá en capítulos posteriores²⁹, el sistema de transporte público de Lima facilita los contactos sociales y la articulación territorial posibilitando en buena medida, si bien con restricciones notables, el acceso de las clases populares a los diferentes sectores de la ciudad. Ello les permite el aprovechamiento de oportunidades de las que de otra forma no se podrían beneficiar lo cual redundaría en las posibilidades de integración de los sectores populares en las dinámicas de la ciudad. Dicho sistema deviene, así, una pieza principal del entramado urbano sin la cual los sectores populares verían incrementada su segregación social y espacial. Se podrá estar de acuerdo o no en el papel integrador y cohesionador del sistema de transporte público de Lima pero nadie podrá negar que, por lo menos, está jugando un papel atenuador de la segregación y la desigualdad provocados por la implementación del modelo económico de corte neoliberal.

²⁹ Véanse capítulos 5, 6 y 7.

CAPÍTULO 4

JUAN PABLO II: ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE UN ASENTAMIENTO POPULAR

La ciudad popular está formada por una innumerable lista de barriadas localizadas fundamentalmente en las periferias metropolitanas. Todas ellas, si bien tienen especificidades particulares, guardan una gran similitud entre sí. Su nacimiento, su proceso de expansión, su morfología urbana, sus altos índices de pobreza, su escasa complejidad funcional y su forma de articularse al resto de espacios de la ciudad les imprime un carácter común. Para abordar los objetivos pretendidos en esta Tesis doctoral se escogió una de estas barriadas: Juan Pablo II. Las razones que llevaron a esta decisión fueron ampliamente explicadas en las primeras páginas de esta investigación. En este capítulo se aborda el estudio de este asentamiento popular realizando un análisis de las características sociales y territoriales que permitan comprender las pautas de movilidad de sus ciudadanos. Para ello, en primer lugar se expondrán las características que confieren a este espacio el calificativo de popular haciendo especial hincapié en su proceso de formación y expansión y en su composición social. A continuación se analizará este espacio residencial desde una óptica funcional intentando esclarecer si se trata de un territorio complejo o, al contrario, especialmente mono funcional. Dicho análisis, asimismo, se trasladará al conjunto del territorio metropolitano con el objetivo de averiguar su estructura urbana y su distribución funcional a nivel global y de conocer las principales características de espacio en el que se ubica el área de estudio. Finalmente, el último apartado analiza la articulación de dicho espacio local al entorno distrital y metropolitano inquiriendo sobre las relaciones que se establecen entre todos ellos.

4.1 JUAN PABLO II: UN BARRIO POPULAR

El asentamiento Juan Pablo II es un área poco estudiada. Los datos existentes sobre él proceden fundamentalmente del *Plan de ordenamiento urbano-ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo II* elaborado por CENCA el año 2003. Asimismo, como ya se anotó en el primer capítulo de este trabajo¹, también existen algunos datos de población fruto del *Censo poblacional Asentamiento Humano Juan Pablo II*

¹ Véase 1.7 Área de estudio.

realizado también en 2003 por la Universidad Nacional Federico Villareal, si bien estos datos se refieren únicamente a una parte del territorio analizado en esta investigación. Asimismo, existen algunos datos procedentes de análisis realizados a menor escala que aunque no permitan caracterizar el asentamiento con el nivel de detalle que sería deseable pueden ser utilizados como una aproximación a la realidad objeto de estudio.

El conjunto de todos estos datos, sin embargo, y a falta de estudios específicos, permitirá realizar una caracterización bastante aproximada del nivel socioeconómico de las familias que residen en Juan Pablo II. Para ello, se enmarcará el asentamiento en el distrito en el cual se ubica, San Juan de Lurigancho, entendiendo que en mayor o menor medida en ambos espacios se han producido procesos similares que han dado lugar, también, a resultados parecidos. A continuación se realizará, a partir de los pocos datos de que se disponen, una caracterización de la pobreza en el asentamiento fijándose en el volumen de ésta y en su distribución espacial. Finalmente, y con el objetivo de precisar con más rigor el nivel socioeconómico de los hogares de Juan Pablo II, se realizará una radiografía del parque de viviendas del asentamiento lo cual permitirá conocer con bastante fidelidad el grado de pobreza de los habitantes del área analizada.

Previo a todo esto, de todos modos, se realizará un breve repaso al proceso de ocupación del espacio de lo que hoy es Juan Pablo II. Ello nos ayudará a comprender las condiciones de vida de los pobladores de este barrio popular.

4.1.1 Formación y expansión de un barrio popular

Juan Pablo II es un asentamiento relativamente reciente. Su nacimiento se enmarca en la etapa del boom de la expansión barrial, a principios de los años ochenta, en lo que Barreda y Ramírez Corzo (2004) denominaron el Período clásico de la expansión barrial². Durante esta etapa la ciudad creció fuera de los límites naturales

² Dicha etapa se sitúa entre 1954 y fines de la década de los años ochenta.

del valle del río Rímac apareciendo lo que más adelante se denominarían los conos Norte, Este y Sur.

Si entre 1954 y 1971 el crecimiento de las barriadas se llevó a término fundamentalmente hacia el norte y el sur de la ciudad siguiendo los ejes de las carreteras a Canta y a Atocongo respectivamente, los años setenta vieron nacer un nuevo cono de la ciudad, el Cono Este, estructurado alrededor de la carretera central. Si bien desde la década anterior se había ido asentando población a lo largo de la vía que sigue el curso del río Rímac atraída por el dinamismo que suponía el desarrollo de una zona industrial en aquella área, no fue hasta la segunda mitad de los años setenta y durante los ochenta que dicho espacio pasó a formar parte plenamente de la estructura de la ciudad (véase Mapa 4.1).

La reubicación en el distrito de San Juan de Lurigancho de las familias que en 1976 habían invadido unos terrenos propiedad del Estado, sirvió como detonante para el desarrollo de esta área de la ciudad configurándose lo que pronto fue llamado el Cono Este. A lo largo de la década de los ochenta los conos fueron creciendo y expandiéndose rellenando los espacios intersticiales y ocupando el fondo de las quebradas localizadas alrededor de los valles centrales de los primeros contrafuertes andinos. En una de estas quebradas se localizaría Juan Pablo II (véase Mapa 4.1).

A diferencia de las barriadas que se habían formado en los períodos precedentes, Juan Pablo II no se ubicó en terrenos fuertemente desnivelados o inestables sino en espacios de mayor calidad constructiva. Este hecho marcó su configuración obedeciendo a un trazado regular y estructurándose en base a una cierta jerarquización del espacio.

Al igual que otras tantas barriadas creadas en esta misma etapa, Juan Pablo II también inició su andadura con graves problemas de dotación de servicios. Poco a poco, merced a la importante red de organización vecinal que se creó, el asentamiento se fue dotando de los distintos servicios básicos tales como agua, luz,

desagüe, servicios educativos y de salud, etc. ya sea mediante el trabajo comunal o las aportaciones del Estado.

Es de destacar, en este sentido, y como se verá más adelante³, el importante papel que jugó el trabajo comunitario para acondicionar las pistas⁴ que daban acceso al asentamiento. Gracias a este acondicionamiento el transporte colectivo fue llegando progresivamente cada vez más al fondo de la quebrada dando servicio a los asentamientos más alejados del valle central.

A partir de los últimos años de la década de 1980 y especialmente durante la década de los noventa y los primeros años del siglo en curso, las condiciones que sustentaban el modelo de construcción de la ciudad popular de las últimas décadas cambiaron sensiblemente. La migración que había sustentado el crecimiento de la ciudad durante las décadas anteriores disminuyó sustancialmente. Sin embargo, esta disminución se vio compensada en parte por la aparición de una nueva generación de pobladores, los hijos de los primeros migrantes, que con la formación de nuevas familias requerían de nuevas viviendas donde asentarse. Dado que la ciudad había ocupado ya gran parte de los terrenos con un mínimo grado de constructibilidad, dichas familias se vieron obligadas a ocupar los terrenos marginales de la ciudad popular (véase Mapa 4.1).

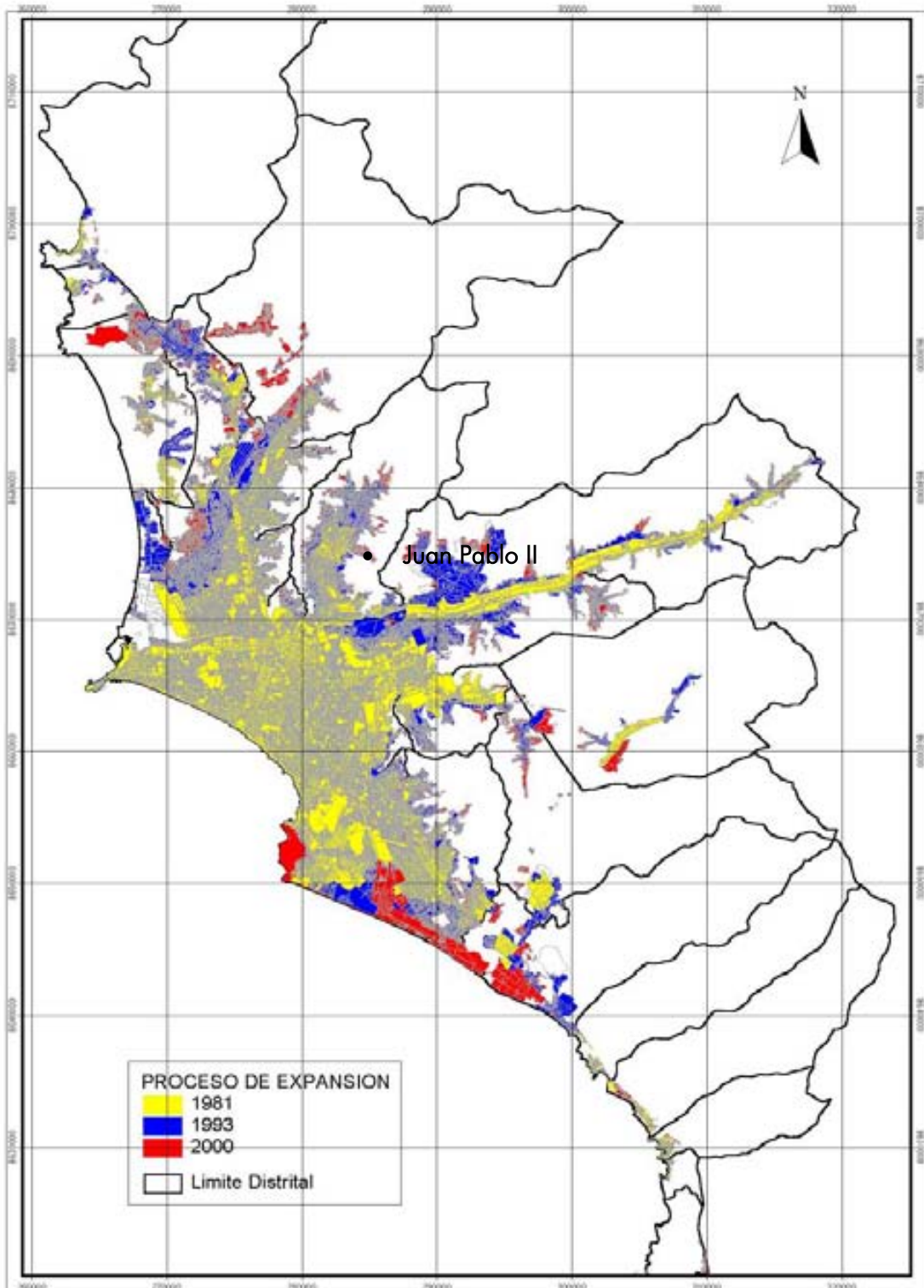
Fue así como Juan Pablo II, al igual que la mayor parte de los asentamientos creados durante el período anterior, entró en una nueva etapa. Durante este nuevo período, que Barreda & Ramírez Corzo (2004) llamaron de expansión marginal, las nuevas barriadas se ubicaron fundamentalmente a poca distancia de los antiguos asentamientos, normalmente al fondo de las quebradas ocupadas en las décadas anteriores o en las laderas de éstas (véase Mapa 4.2 y Foto 4.1).

³ Véase capítulo 7. El transporte colectivo urbano como condicionador de los procesos de cohesión y exclusión social.

⁴ Calles.

Mapa 4.1

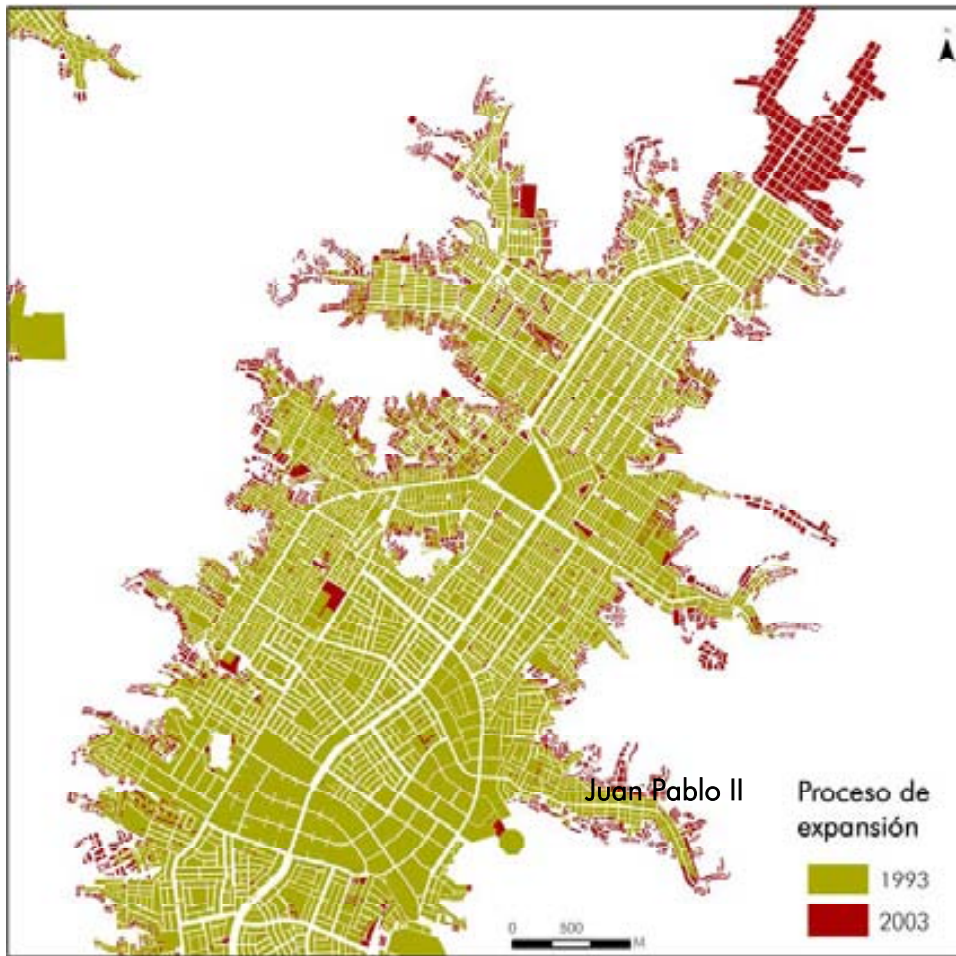
Lima Metropolitana. Proceso de expansión (1981-2000)



Fuente: Alternativa, 2004

Mapa 4.2

Juan Pablo II. Etapa de expansión marginal (1993-2003)



Fuente: elaboración propia

Foto 4.1

Juan Pablo II. Expansión marginal en zona de laderas. 2005



Fuente: autor

Al igual que la mayoría de las barriadas nacidas en esta etapa, uno de los rasgos más característicos de los nuevos asentamientos surgidos en las laderas de la quebrada de Juan Pablo II es la carencia de infraestructuras y servicios básicos. Las dificultades orográficas y geológicas de un lado, la extrema pobreza en la que se encuentran la mayor parte de los habitantes de estas nuevas áreas de expansión, la falta de apoyo estatal y la crisis del modelo de organización comunal, aparecen como uno de los más serios impedimentos para la consolidación de este barrio popular.

Si bien dichas carencias son suplidas en algunos casos por la aportación de organismos nacionales o internacionales y el trabajo desinteresado de organizaciones de carácter no gubernamental, ello resulta insuficiente para dotar a estas nuevas áreas de expansión de la ciudad de los servicios e infraestructuras mínimas para poderse consolidar.

En este sentido, la ubicación de los nuevos asentamientos en las laderas contiguas a los espacios ya minimamente consolidados permite a los nuevos ocupantes acceder a los servicios de que disponen dichos espacios. En tanto que en su mayor parte los habitantes de los nuevos asentamientos proceden de familias establecidas en las zonas aledañas consolidadas, éstos se valen de las relaciones de solidaridad ya sea familiares o de amistad para suplir las deficiencias de las nuevas áreas de expansión.

4.1.2 Un barrio popular: pobres y muy pobres

Juan Pablo II forma parte de lo que hemos llamado la ciudad popular. La mayor parte de su población se considera pobre o muy pobre. Tal como se señalaba en el capítulo anterior⁵, San Juan de Lurigancho es uno de los distritos más pobres de la ciudad (véase Gráfico 3.20 y Mapas 3.10, 3.11 y 3.12). Sin embargo, como se apuntaba en los párrafos anteriores, la pobreza no se distribuye uniformemente por todo el territorio urbano distrital. Tal como sucedía en el conjunto del territorio

⁵ Véase 3.2 La ubicación espacial de la pobreza: la ciudad popular.

metropolitano, las áreas más alejadas del centro, de construcción más reciente y menos consolidadas, como el caso de Juan Pablo II, son las que concentran niveles de pobreza mayores (véase Mapas 3.13 y 3.15). Igualmente, los mayores niveles de pobreza los encontramos en las faldas de los cerros que bordean este valle y, muy especialmente, en las pequeñas quebradas adyacentes a éste.

Efectivamente, Juan Pablo II no solo está enclavado en un distrito popular sino que por sus características socioeconómicas puede considerarse también un asentamiento popular. Como puede apreciarse en los Mapas 3.13 y 3.15, Juan Pablo II tiene un alto nivel de pobreza. En este sentido, según los datos ofrecidos por CENCA (2003)⁶, en Juan Pablo II conviven casi exclusivamente personas de estrato socioeconómico bajo y muy bajo (véase Gráfico 4.1).

Como se ha anotado anteriormente, la distribución de la pobreza tiene mucha relación con el tiempo transcurrido desde el asentamiento de la población. Así, mientras en los asentamientos de más reciente creación es donde se concentran los mayores niveles de pobreza, en los espacios ocupados en las primeras etapas de formación del asentamiento ésta es mucho menos acentuada.

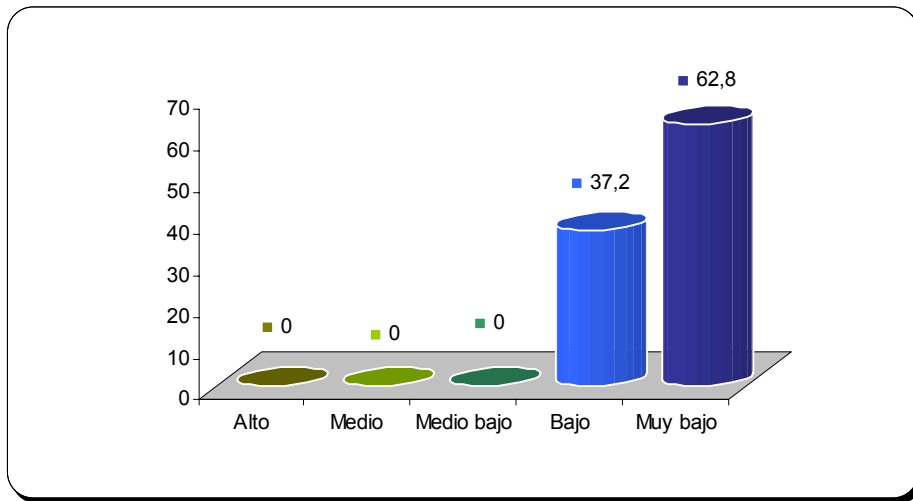
En este sentido, y a grandes rasgos, se observa una localización diferenciada de los estratos socioeconómicos que conviven en el asentamiento Juan Pablo II (véase Mapa 4.3). En general la población de estrato bajo se localiza en la parte llana de la quebrada, en los asentamientos más antiguos y a la vez más consolidados (véase Foto 4.2). Asimismo, los pobladores de estrato socioeconómico muy bajo se encuentran fundamentalmente en las laderas de los cerros, donde se ubican los asentamientos de más reciente creación y donde el nivel de consolidación es más bajo (véase Foto 4.3).

Si bien se pueden producir algunas situaciones disímiles, en la mayor parte de los casos las características de la vivienda reflejan con bastante exactitud el nivel socioeconómico de la familia que la habita. Así, una radiografía del parque de

⁶ En base a INEI, 1998.

Gráfico 4.1

Juan Pablo II. Estratos socioeconómicos de los hogares (%), 2003



Fuente: elaboración propia en base a CENCA, 2003

Mapa 4.3

Juan Pablo II. Estratos socioeconómicos de los hogares, 1996



Fuente: elaboración propia

Foto 4.2

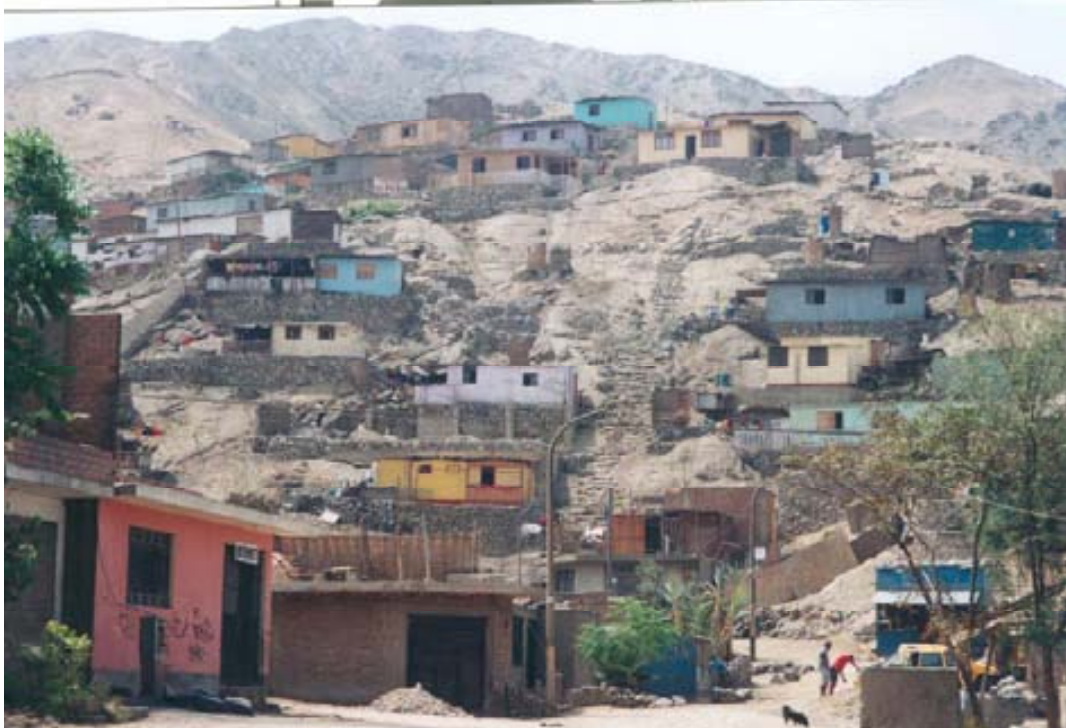
Juan Pablo II. Zona llana. 2005



Fuente: autor

Foto 4.3

Juan Pablo II. Zona de laderas. 2005



Fuente: autor

viviendas de Juan Pablo II nos indicará con bastante fidelidad el nivel de pobreza de los habitantes del asentamiento⁷.

La mayor parte de las viviendas del asentamiento Juan Pablo II son de autoconstrucción. En este caso, en la mayoría de las ocasiones la vivienda se empieza a construir con materiales provisionales (esteras, tripley, plástico, maderas...) los que progresivamente van siendo sustituidos por otros de carácter más sólido y duradero (ladrillos, concreto...). Así, dependiendo del tiempo transcurrido desde que ésta se levantó encontraremos viviendas con diversos grados de consolidación.

En Juan Pablo II pueden observarse viviendas en los distintos grados de consolidación: provisional (levantada con esteras o material provisional) (véase Foto 4.4), incipiente (donde si bien los muros son de ladrillo el techo sigue siendo de materiales provisionales) (véase Foto 4.5), básica (con muros de ladrillo, techo de concreto y un piso) (véase Foto 4.6) y consolidada (con dos o más pisos todos contruidos con materiales duraderos) (véase Foto 4.7).

Sin embargo, como puede apreciarse en el Mapa 4.4, la mayor parte de ellas son de carácter provisional o incipiente lo que refleja niveles de pobreza agudos en la zona de Juan Pablo II.

Asimismo, un análisis de la capacidad básica de la vivienda nos muestra también el nivel de pobreza de la población que reside en el asentamiento Juan Pablo II. Se considera una vivienda con capacidad básica aquella que no tenga más de dos ocupantes por dormitorio, tenga un grado de consolidación mínimo de incipiente y cuente con agua domiciliaria y con desagüe (Alternativa, 2004).

Como puede apreciarse en el Mapa 4.5, en Juan Pablo II la mayor parte de las viviendas no cumplen con los requisitos necesarios para ser consideradas de

⁷ Dada la falta de datos precisos sobre la pobreza en Juan Pablo II se ha considerado oportuno un análisis indirecto de ésta en base al parque de viviendas como reflejo del nivel socioeconómico de los hogares.

capacidad básica completa lo que refleja el nivel de pobreza de la población que reside en este asentamiento.

De todos modos, como ya vimos al analizar el nivel de pobreza de la población en el apartado anterior, existe una clara diferenciación espacial en cuanto a las características de la vivienda. Mientras en la parte llana de la quebrada encontramos un buen número de viviendas con un grado de consolidación incipiente e incluso básico, en las laderas de los cerros dominan claramente las viviendas construidas con materiales provisionales (véase Foto 4.8).

Asimismo, si bien en la zona llana pueden encontrarse algunas viviendas con capacidad básica media e incluso alguna con capacidad básica completa, en la zona de laderas dominan las viviendas con capacidad básica incompleta. Ello es, sin duda, un reflejo del nivel socioeconómico de las familias que habitan cada uno de estos espacios.

4.2 UN ESPACIO RESIDENCIAL CON ESCASA COMPLEJIDAD FUNCIONAL EN UN ESPACIO FUERTEMENTE CENTRALIZADO

La presencia, o no, de una amplia gama de funciones urbanas en un territorio determinado condicionará en gran medida la posibilidad de desarrollar la mayor parte de las actividades cotidianas en dicho espacio. Ello, a su vez, condicionará las pautas de movilidad de sus habitantes. Un espacio con una alta complejidad funcional permitirá desarrollar la vida cotidiana fundamentalmente en el espacio local; al contrario, un elevado grado de mono funcionalidad obligará a sus habitantes a realizar sus actividades cotidianas fuera del espacio de proximidad. En el primer caso se requerirá de desplazamientos cortos que mayormente podrán ser resueltos a pie; en el segundo será necesario tomar medios de transporte motorizados que permitan salvar grandes distancias en un tiempo razonable. Así, de la organización funcional tanto de Juan Pablo II como del espacio metropolitano dependerán en buena medida las pautas de movilidad de sus ciudadanos. En este

Foto 4.4

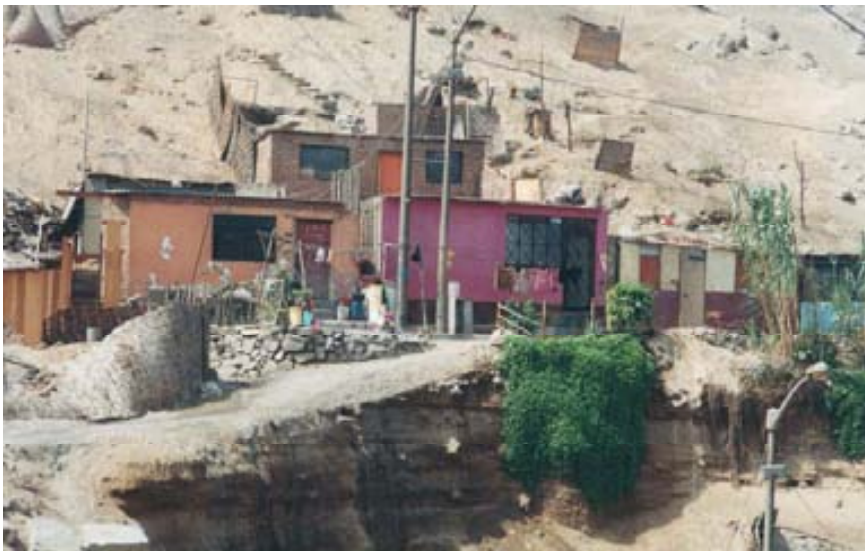
Juan Pablo II. Vivienda provisional, 2006



Fuente: autor

Foto 4.5

Juan Pablo II. Vivienda incipiente, 2006



Fuente: autor

Foto 4.6

Juan Pablo II. Vivienda básica, 2006



Fuente: autor

Foto 4.7

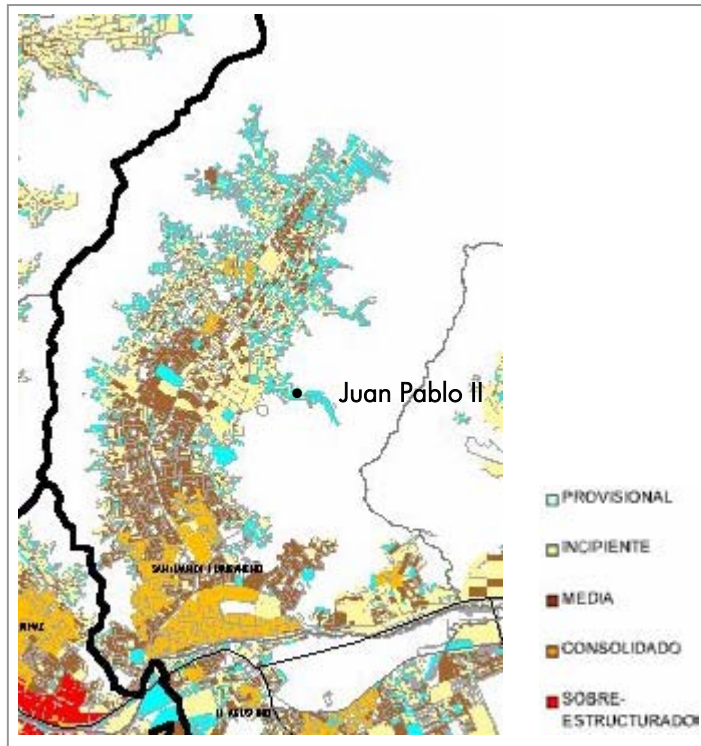
Juan Pablo II. Vivienda consolidada, 2006



Fuente: autor

Mapa 4.4

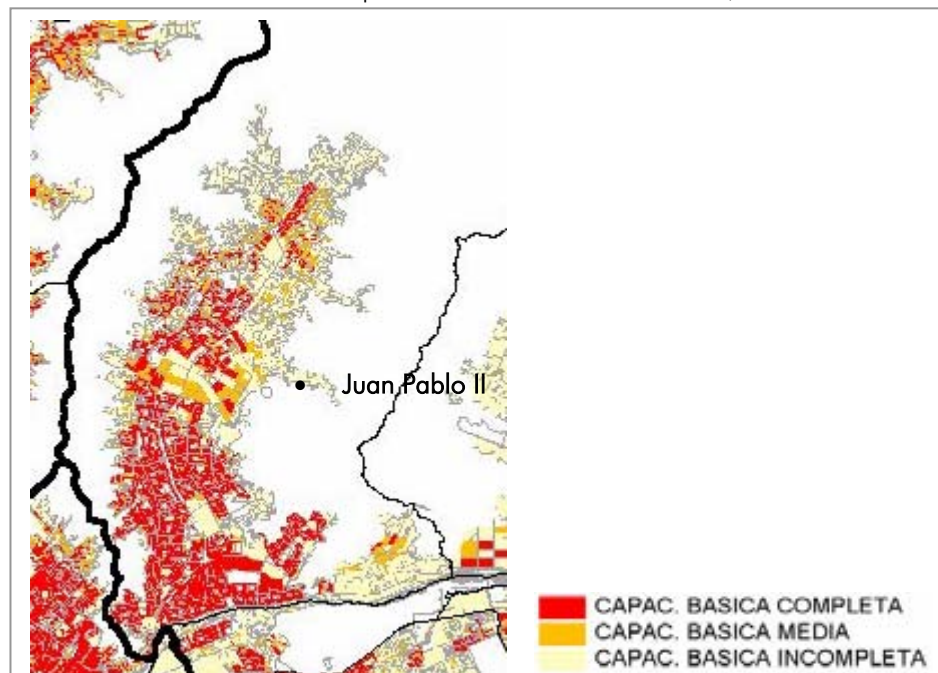
Juan Pablo II. Nivel de consolidación de la vivienda, 2004



Fuente: Alternativa, 2004

Mapa 4.5

Juan Pablo II. Capacidad básica de la vivienda, 2004



Fuente: Alternativa, 2004

Foto 4.8

Juan Pablo II. Grado de consolidación de la vivienda. Llano y laderas. 2006



Fuente: autor

apartado se analiza la organización funcional del área de estudio así como la distribución de las funciones urbanas a nivel metropolitano. Estos elementos, junto con la estructura urbana de la ciudad, permitirán comprender a más cabalidad las dinámicas de desplazamiento de los ciudadanos de Juan Pablo II.

4.2.1 Juan Pablo II: funciones urbanas

Juan Pablo II, como se expondrá en el próximo apartado, mantiene una intensa relación con el distrito y con el entorno metropolitano en los que se encuentra. Estas relaciones, inducidas fundamentalmente por la falta de servicios e infraestructuras así como de oportunidades laborales y de otra índole dentro del propio espacio residencial, suponen un elevado volumen de desplazamientos entre Juan Pablo II y diversos nodos localizados dentro de estos espacios.

En los últimos años en Lima se ha producido una dispersión de actividades productivas y terciarias sustituyendo progresivamente la estructura mononuclear que había caracterizado la ciudad hasta entonces por una de carácter polinuclear⁸. Sin embargo, esta dispersión se ha llevado a cabo fundamentalmente hacia la ciudad moderna, los distritos del sureste y suroeste de la ciudad, y hacia las partes de la ciudad popular más cercanas al centro histórico. Así, la mayor parte de las zonas de crecimiento de las últimas décadas han quedado al margen de este proceso de descentralización de las actividades y funciones urbanas no residenciales.

El asentamiento Juan Pablo II es, en este sentido, un buen ejemplo de ello. Nacido en la década de los ochenta y actualmente en un proceso paralelo de consolidación y expansión marginal, ha restado al margen de este proceso de dispersión de las actividades urbanas. Ello queda reflejado en los altos índices de monofuncionalidad que sufre el asentamiento. Según señala el Plan de Ordenamiento Urbano-

⁸ Esta cuestión se aborda con más profundidad en 4.2.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración.

Ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo II (CENCA, 2003)⁹, el uso del suelo predominante en Juan Pablo II es de carácter residencial. Así, mientras que el 80% del suelo está dedicado a este uso, solo un 5% se dedica a equipamiento y un 3% a uso comercial. El 12% restante son terrenos baldíos.

Según consta en el mismo Plan, el equipamiento básico de educación en la zona (véase Tabla 4.1) es el adecuado existiendo una oferta de servicios educativos de los diversos niveles ajustada a los requerimientos de la población. Sin embargo el servicio es deficiente y la distribución no es la adecuada principalmente por las características morfológicas del lugar y el presupuesto mínimo que reciben.

Asimismo, según el mismo Plan, el equipamiento de salud (véase Tabla 4.1) no es el adecuado a las necesidades de los vecinos del asentamiento. Si bien existen diversos UROCs comunales, éstos solamente satisfacen las necesidades más primarias. Para una atención de más calidad es necesario dirigirse al único policlínico médico que existe en el asentamiento. Sin embargo, dicho centro de salud no cubre a la población de menores recursos la que debe atenderse en la posta comunal, un servicio con menores recursos y nivel de servicio.

A nivel cultural (véase Tabla 4.1) el asentamiento tampoco está dotado de los servicios requeridos por la población. Si bien existen un gran número de locales comunales, en su mayor parte éstos solo constan de un espacio para reuniones no ofreciendo ningún tipo de prestación de carácter específicamente cultural a los vecinos de la zona. En este sentido, la única biblioteca que existe en el asentamiento es absolutamente insuficiente para satisfacer las necesidades de la población.

Por lo que hace a la recreación (véase Tabla 4.1) si bien existen diversas plazas, parques y lozas deportivas estas resultan insuficientes en tanto solamente resuelven las necesidades de esparcimiento de una parte de la población. Mientras buena parte de los varones están satisfechos con el equipamiento existente, las mujeres, los

⁹ Si bien dicho plan no coincide exactamente con los límites establecidos para el presente estudio, su parecido nos permite extrapolar sus resultados a nuestra zona de estudio entendiendo siempre que éstos serán aproximados.

Tabla 4.1

Juan Pablo II. Equipamientos públicos. 2003

	Equipamiento	Cobertura actual	Cobertura (por 10.000 habitantes)
Educación	Wawahuasis	11	5,5
	CEI	4	2
	C. Primaria	1	0,5
	C. Secundaria	1	0,5
Salud	Posta	1	0,5
	Centro de Salud	1	0,5
	UROCs comunales	6	3
	Botica	1	0,5
Cultura	Biblioteca	1	0,5
	Capilla	1	0,5
	Locales comunales	10	5
Recreación	Lozas deportivas	5	2,5
	Plazas y parques	3	1,5

Fuente: elaboración propia en base a CENCA, 2003

niños y la población de edad avanzada no disponen de equipamientos propios para satisfacer sus necesidades. Asimismo, la población juvenil carece de equipamiento especializado para cubrir sus necesidades de esparcimiento.

En lo que se refiere a la oferta comercial Juan Pablo II cuenta con diversos mercados y numerosas bodegas dispersas por toda la parte llana del asentamiento; no así en la zona de laderas. Si bien este nivel de oferta debería hacer pensar en una cobertura eficiente de este tipo de servicio, por lo menos en la zona llana, lo cierto es que los altos precios a los que se ofrecen los productos de estos establecimientos hacen que buena parte de la población, especialmente la situada en la extrema pobreza, no tenga acceso a ella.

Asimismo, la oferta de empleo en Juan Pablo II es relativamente escasa. Si bien no existen datos precisos al respecto y a sabiendas que en los últimos años un sector de la población ha abierto algún tipo de negocio en su propia vivienda, ya sea de carácter comercial o de trabajo artesanal o semi-industrial, pocas son las personas que pueden satisfacer sus necesidades laborales en el mismo asentamiento.

Finalmente, señalar que en Juan Pablo II no existen servicios bancarios de ningún tipo, ninguna oficina de las compañías que prestan servicios de agua, luz u otros servicios básicos, ni ningún tipo de atención por parte de los organismos públicos, ya sea de carácter municipal, provincial, regional o nacional.

Tal como se señaló al principio de este apartado, este déficit general de servicios y equipamientos obliga en buena medida a la población de Juan Pablo II a desplazarse fuera del asentamiento para satisfacer la mayor parte de sus necesidades. De la ubicación y distribución de las funciones urbanas tanto en el ámbito distrital como metropolitano dependerán en buena medida las características de los desplazamientos que los ciudadanos de Juan Pablo II deberán hacer para desarrollar sus actividades cotidianas.

4.2.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración

La necesidad que tienen los habitantes de Juan Pablo II de desplazarse hacia otros espacios de la metrópoli para obtener los servicios y buscar las oportunidades que no encuentran en su espacio residencial ni en el entorno distrital, se explica en buena parte por la configuración de la estructura urbana metropolitana y por su organización funcional. Pese a haberse iniciado una fase de desconcentración de las funciones y actividades urbanas persiste una dependencia de los habitantes de la ciudad popular respecto del centro de ésta.

Desde que a mitades del siglo XIX se derrocaron las murallas que cercaban la ciudad pero especialmente a partir de la década de los 30 y 40 de la centuria posterior, la ciudad de Lima se ha ido extendiendo progresivamente hacia el este, el norte y el sur por los valles de los ríos Rímac, Chillón y Lurín respectivamente. Si bien esta extensión de la ciudad es fruto de varios procesos sobrepuestos, como el crecimiento económico de los años previos a los 80 y la crisis posterior, las migraciones, la expansión de la medida del Estado, las políticas urbanas, la acción de los gobiernos municipales y de los denominados movimientos populares urbanos (Gonzales de Olarte, 1992) que se han llevado a término en varias etapas a lo largo de más de 150 años, todas tienen en común el carácter espontáneo y desordenado de este crecimiento. El afán especulativo de las clases acomodadas, la necesidad de espacio para ubicar los enormes volúmenes de población migrante y la desidia o incapacidad del Estado, aunque en diferentes proporciones a lo largo del tiempo, han dado lugar a la forma absolutamente irregular y desproporcionadamente extensa que hoy tiene el tejido urbano de la ciudad.

Este crecimiento en mancha de aceite desde el centro de la ciudad ha dado lugar a una estructura de carácter "tentacular" (Riofrío, 1991) dónde a partir de una cabeza central, el casco urbano antiguo consolidado, se han extendido una serie de "tentáculos" o ramificaciones urbanas que han ido ocupando progresivamente los valles interiores de los primeros contrafuertes andinos. Hoy, vista desde el aire, Lima

ofrece el aspecto de una "explosión" con un centro y unas ramificaciones saturados de actividad urbana.

Este proceso de formación y consolidación del tejido de la ciudad ha dado lugar a una estructura urbana de carácter extensivo y centralista (Ortiz de Zevallos, 1992) que, sin duda alguna, ha condicionado las pautas de desplazamiento del conjunto de los ciudadanos, especialmente de los que residen en la ciudad popular.

Así es, Lima presenta una estructura urbana de carácter marcadamente **extensivo** (Ortiz de Zevallos, 1992). El proceso urbanizador de la ciudad no se ha llevado a término con criterios de aprovechamiento intensivo del suelo sino, todo lo contrario, ocupando con baja densidad prácticamente todo el espacio disponible (véase Mapa 4.6).

Esta estructura urbana extensiva de Lima es el resultado de la combinación de dos procesos de urbanización convergentes: la urbanización mercantil y la urbanización espontánea, facilitadas por la (no) intervención del Estado (Gonzales de Olarte, 1992). En el primer caso, la ocupación y el uso del espacio vienen dados, principalmente, por la renta del suelo. Así, las diversas actividades y funciones urbanas ocupan y utilizan el espacio urbano en función del criterio de minimización del coste de fricción, que es igual al coste de transporte más la renta o alquiler del terreno o inmueble, de acuerdo con sus objetivos, capacidad económica y clase social¹⁰. En el centro urbano el coste de fricción está básicamente determinado por la renta o alquiler, que es el más alto, dado que el coste de desplazamiento es mínimo; como se verá en el apartado siguiente la mayor parte de las actividades y funciones urbanas, a parte de la residencia, se concentran en el centro de la ciudad. En cambio, en el límite de la ciudad la renta es prácticamente nula y la mayor parte del coste de fricción está determinado por el coste de transporte.

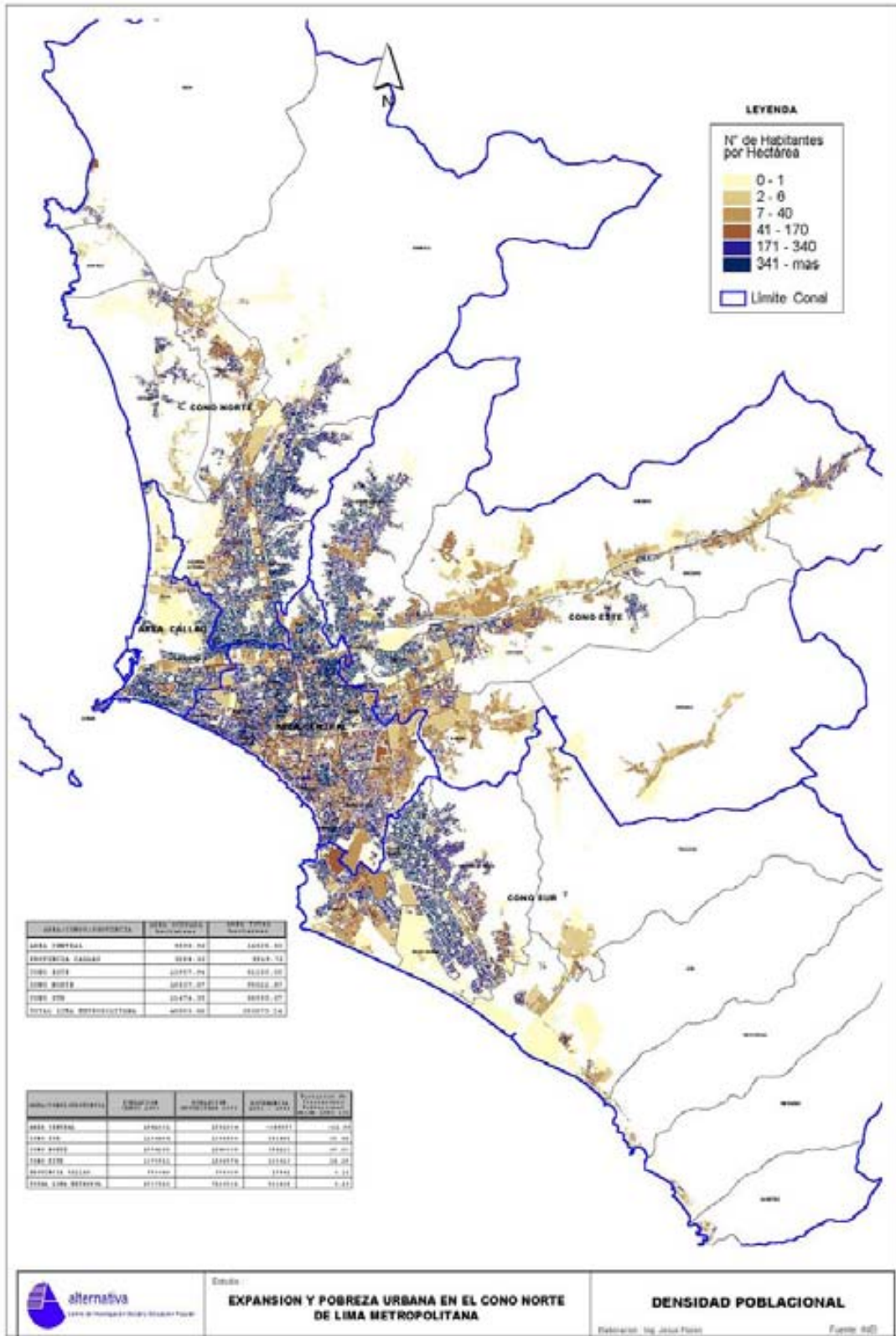
¹⁰ En el centro urbano el coste de fricción está básicamente determinado por la renta o alquiler, que es el más alto, dado que el coste de desplazamiento es mínimo; como se verá en el apartado siguiente la mayor parte de las actividades y funciones urbanas, a parte de la residencia, se concentran en el centro de la ciudad. En cambio, en el límite de la ciudad la renta es prácticamente nula y la mayor parte del coste de fricción está determinado por el coste de transporte.

En el segundo caso, la ocupación y el uso del espacio vienen dados por la existencia de terrenos baldíos sin uso alternativo agrícola (por ejemplo desiertos o cerros rocosos), una presión demográfica sobre el suelo urbano y la existencia de amplias capas de población de bajos recursos. La combinación de estos tres factores hace que aquellas personas con bajo poder adquisitivo que no pueden pagar el coste de renta o alquiler de los espacios urbanizados ocupen los cerros rocosos de fuerte pendiente o los desiertos de la periferia de la ciudad (por lo general de propiedad del Estado y en muchas ocasiones sin valor mercantil).

A estas razones, además, hay que añadirle otras que aunque menos estudiadas no dejan de tener importancia. En primer lugar hay que destacar el patrón cultural de la mayor parte de los invasores: provenientes en la mayor parte de la sierra, son personas muy poco acostumbradas a vivir en edificios plurihabitacionales y que necesitan un mínimo de terreno para desarrollar aquellas actividades primarias (huerto, ganado...) que les permiten la subsistencia y el mantenimiento del patrón cultural del lugar de origen. También hay que señalar el hecho que las invasiones no se pueden hacer en altura: en el proceso de invasión se asume que, en caso de prosperar, la consolidación de la ocupación es un proceso muy largo que puede llegar a durar años por lo cual se desestima la posibilidad de entregar un solo lote de tierra a varias familias asumiendo que éstas tendrían que pasar muchos años en malas condiciones antes de poder levantar un edificio que pudiera dar cabida a las diversas familias. Al mismo tiempo hay que destacar el papel ejercido por la administración pública en materia de política de vivienda social: bien sea por insuficiencia de recursos, por carencia de previsión o por falta de voluntad política, en pocas ocasiones la administración pública se ha preocupado de ofrecer viviendas a bajo coste a las personas con pocos recursos (Zapata Velasco, 1996) siendo lo más común, más que ofrecer vivienda construida (lo cual habría desincentivado el crecimiento horizontal favoreciendo el vertical), o bien ofrecer una parcela de terreno a cada familia o bien legalizar la situación de los terrenos invadidos. A ello, además, cabe añadir la imposibilidad de la mayor parte de las familias con necesidad de vivienda de adquirir una ni que fuera de carácter social; incluso si la administración pública hubiera ofrecido vivienda social a bajo coste a

Mapa 4.6

Lima Metropolitana. Densidad poblacional, 2002



Fuente: Alternativa, 2004

las familias recién llegadas, la mayor parte de éstas habrían optado igualmente por la invasión dadas las condiciones económicas con las que llegaban a la ciudad. La urbanización extensiva se ha visto favorecida, a la vez, por la suavidad del clima¹¹ lo cual ha permitido el establecimiento de viviendas muy precarias en cuanto que no tenían que proteger a sus residentes contra el frío extremo o las lluvias intensas. Finalmente hay que destacar que las viviendas unifamiliares han sido tradicionalmente la opción mayoritaria en Lima por los frecuentes terremotos que empujan a la población a preferir este tipo de vivienda antes que los departamentos situados en edificios altos.

La urbanización de estos espacios, los cerros rocosos o los desiertos de la periferia de la ciudad, se inicia normalmente con una invasión (pacífica o no) de estos terrenos por un grupo de pobladores organizados dónde, si no son desalojados, se levantarán barracas de estera o cartón que progresivamente irán siendo sustituidas por edificaciones de materiales duraderos; a la vez, también progresivamente, el Estado los proveerá de agua potable, electricidad, alumbrado público, aceras, alcantarillado, calles y otros servicios urbanos¹². Así, aquel terreno con bajo o sin ningún tipo de valor mercantil irá aumentando progresivamente su valor. Esto hará que aquellas personas con bajo poder adquisitivo que no pueden pagar el coste de renta o alquiler de los espacios urbanizados ocupen nuevos terrenos sin valor mercantil más allá de los espacios recientemente urbanizados. La ocupación sucesiva de estos terrenos periféricos es el que ha comportado el crecimiento de carácter extensivo que caracteriza la ciudad actual.

San Juan de Lurigancho y Juan Pablo II no han escapado a esta lógica urbanizadora. Al igual que el resto de la metrópoli también presenta una estructura urbana marcadamente extensiva. El proceso urbanizador no se llevó a cabo con criterios de aprovechamiento del suelo sino todo lo contrario, ocupando con baja

¹¹ La temperatura media anual es de 18,5°C siendo la máxima de 30°C y la mínima de 12°C. Las lluvias son muy tenues registrándose una precipitación media de 5,9 mm. al año (MML, 2001a y Capel Molina, 1999).

¹² Sobre el tema de las invasiones y la formación de barriadas hay una amplia bibliografía: Meneses & Núñez (1975), Matos Mar (1977), Riofrío (1978), Henry (1978), Sánchez León & Calderón (1980), Riofrío (1982), Navas (1984), De Soto (1987), Driant (1991).

densidad prácticamente todo el espacio disponible (véase Mapa 4.7). Ello obedece a diversas y variadas razones en las que se mezclan por lo menos dos variables: el agente urbanizador y la forma de urbanización.

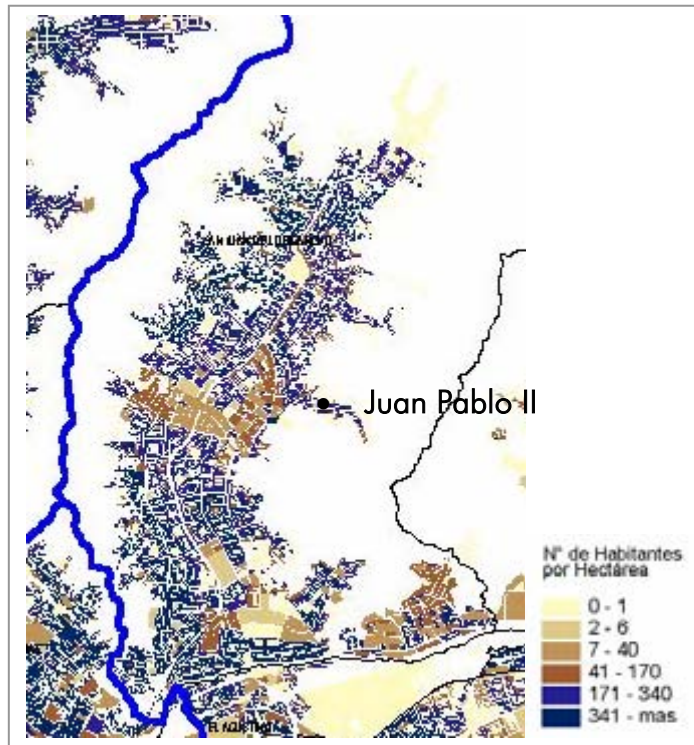
En el proceso de urbanización de San Juan de Lurigancho intervinieron tres grandes agentes: los promotores inmobiliarios privados, el Estado y la población migrante en busca de un lugar donde establecerse. Cada uno de ellos desarrolló una forma de urbanización distinta: los promotores privados urbanizaron el terreno dotándolo tanto de viviendas como de infraestructuras y servicios básicos para atraer a la población de clase media; el Estado lotizó el terreno y lo dotó de viviendas sencillas con los servicios e infraestructuras mínimas, si bien en algunas ocasiones únicamente levantó las viviendas; y la población migrante o bien se organizó para urbanizar el terreno antes de ocuparlo mediante Asociaciones Pro-vivienda o Cooperativas de Vivienda o bien invadió el terreno y lo fue edificando y dotando de infraestructuras y servicios básicos paulatinamente.

Sin embargo, si bien cada uno de estos agentes desarrolló una forma de urbanización del espacio, todos coincidieron en un elemento: la urbanización de baja densidad. Los promotores inmobiliarios optaron por esta forma en tanto que era el patrón exigido por las clases medias; el Estado, desbordado por la llegada masiva de inmigrantes optó por la opción más rápida y económica; y entre los recién llegados, los que tenían ciertos recursos económicos optaron por un modelo semejante al de las clases medias y los más pobres se decidieron por la única forma posible de acuerdo a sus posibilidades económicas.

Todo ello, junto con la existencia de extensas áreas no urbanizadas y la falta de una regulación por parte del Estado propició el carácter marcadamente extensivo que caracteriza al San Juan de Lurigancho de hoy.

Mapa 4.7

San Juan de Lurigancho. Densidad poblacional. 2002



Fuente: Alternativa, 2004

Además de extensivo, Lima también tiene un carácter marcadamente **centralista**¹³ (Ortiz de Zevallos, 1992). Si bien durante los últimos años en varias zonas de expansión de la ciudad se han ido formando centros de comercio y servicios, el área central de la ciudad concentra todavía la mayor parte de las actividades económicas, productivas, sociales, administrativas y culturales de importancia metropolitana (y nacional).

La sustitución del único centro metropolitano de múltiples actividades que Lima mantuvo por muchas décadas, el Centro Histórico, por una multiplicación de centros especializados (Chion, 2002) se ha producido dentro del área central de la ciudad, el Cono Centro, de tal forma que con la nueva escala que ha tomado la ciudad dichos centros siguen teniendo un marcado carácter centralista.

El rápido crecimiento de la ciudad y la carencia de planificación orientada a minimizar los efectos de un patrón de localización de carácter mercantil, donde una actividad se sitúa allí donde los costes derivados de la renta del suelo y del transporte son menores, normalmente el centro de la ciudad, han generado la concentración de actividades en este espacio.

Hasta principios del siglo XX la actual área central de Lima era toda la ciudad. Así, el centro de Lima era un núcleo de actividades de orden empresarial, comercial y de servicios, así como también sede de los diversos organismos tanto del Estado como del gobierno de la ciudad. La rápida expansión de la ciudad que se produjo a partir de entonces y la carencia de voluntad política y/o de capacidad económica, técnica y administrativa de los diferentes organismos e instituciones de gobierno, impidieron que junto con la expansión de la residencia se produjera un proceso de descentralización de las actividades urbanas hacia las nuevas zonas de crecimiento haciendo que, todavía hoy, buena parte de los habitantes de la ciudad tengan que desplazarse cotidianamente al centro de ésta para realizar sus actividades económicas, administrativas, sociales o culturales de carácter cotidiano.

¹³ Esta cuestión se aborda con más profundidad en los apartados 4.2.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración y 4.2.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro.

Así es, la distribución de las funciones urbanas en Lima Metropolitana no es, ni mucho menos, homogénea. Si bien se ha producido un proceso de expansión de la residencia, especialmente durante la última mitad del siglo XX, éste no ha ido acompañado (o por lo menos no lo ha hecho al mismo ritmo) de un proceso paralelo de desconcentración de las actividades terciarias y productivas. Así, mientras la residencia se ha extendido ocupando toda el área urbanizada, la industria, las actividades comerciales y los equipamientos sanitario, educativo y de ocio se han dispersado de una forma muy tenue acentuando el carácter centralista de la ciudad. De hecho, este tenue proceso de descentralización se ha llevado a término básicamente del núcleo histórico de la ciudad a los municipios del área urbana consolidada (el Cono Centro) de tal modo que con la nueva dimensión de la ciudad estas funciones siguen estando muy concentradas.

En la Lima Metropolitana actual, si bien dos tercios de la población reside en las áreas de expansión reciente (Conos Norte, Este y Sur) y sólo un tercio en el área urbana consolidada (Cono Centro), dos tercios de las actividades y funciones urbanas se concentran en el centro de la ciudad y sólo un tercio en las áreas de expansión reciente¹⁴. Esta desigual distribución genera un importante volumen de desplazamientos de la población para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, sanitarias, de compras, etc. Tal como se ha mostrado en apartados anteriores este es el caso de Juan Pablo II¹⁵.

Las razones que explican esta desigual distribución de las actividades y funciones urbanas son diversas. De todas formas, hay dos que por su relevancia destacan por encima del resto: la preeminencia de las reglas del mercado en la localización de estas actividades y la "incapacidad" de la administración pública para hacer frente al crecimiento acelerado de la ciudad.

¹⁴ Esta afirmación se desarrolla con más profundidad en 4.2.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro.

¹⁵ Véase 4.3 La articulación del espacio local al entorno distrital y metropolitano.

El patrón de localización de las funciones urbanas en Lima Metropolitana es una combinación de tres patrones diferentes: el mercantil, el espontáneo y el público (Gonzales de Olarte, 1992). El patrón mercantil nos indica que la localización de una determinada actividad en un espacio de la ciudad se da en función de las ganancias a obtener para lo cual el criterio general es buscar el lugar dónde el coste del transporte (junto con el valor del suelo) se minimice teniendo en cuenta las características de la actividad a realizar tales como el tipo de materias primas a utilizar o la localización del mercado potencial del producto elaborado.

En el caso de la industria, si el coste de transporte de la materia prima es más grande que el del transporte del producto elaborado, la planta de producción se localizará cerca del lugar de abastecimiento de las materias primas. Esta es la razón por la cual una buena parte de las fábricas de Lima están situadas cerca del Callao o de la línea del ferrocarril que une el puerto con el centro de la ciudad, en la medida que la materia prima tradicionalmente ha sido importada en su mayor parte. Si la situación es inversa, la localización de la actividad será cerca del mercado de consumidores. Este es el caso de los servicios (comercio, restaurantes, hostales, etc.) que se localizan en función de la demanda final más que en función del abastecimiento de materias primas, y de buena parte de los talleres o las pequeñas plantas de producción informales que se sitúan muy cerca (a menudo en la parte alta de los mismos edificios) de los mercados, galerías y centros comerciales también de carácter informal¹⁶.

La localización espontánea, siempre de carácter informal, se da cuando hay una situación de crisis generalizada que genera una carencia de trabajo en el sector formal, hecho que en Lima se viene repitiendo durante las últimas décadas, cuando esta situación va acompañada por débiles políticas redistributivas de la administración pública y cuando hay "espacios vacíos sin un uso específico" (calles, plazas, inmuebles, solares, etc.) normalmente de propiedad pública. Dadas estas condiciones se inicia un proceso ilegal o informal de ocupación pacífica y

¹⁶ A pesar de tener licencia de actividad buena parte de los establecimientos comerciales de la ciudad tratan con productos de origen informal (De Soto, 1987).

progresiva de estos espacios que a menudo acaba con el reconocimiento de propiedad de aquel espacio por parte de la administración pública o con el realojo en condiciones bastante favorables en otros lugares de la ciudad.

La intervención de la administración pública en el proceso de localización de las actividades y funciones urbanas tiene dos formas básicas. La primera y más importante es la planificación urbanística. Mediante planes de ordenación urbana (generales, sectoriales, etc.) la administración pública interviene en la distribución de las funciones urbanas ya sean de carácter público o privado. La segunda es dotando de infraestructura básica (urbanización de las calles, agua corriente, alumbrado, alcantarillado, etc.), e incluso del terreno, para el establecimiento de determinadas actividades. Así, con su intervención, la administración pública puede corregir los desequilibrios distributivos creados por la urbanización a través del mercado.

A largo plazo, los tres patrones ahora señalados tienden a converger en uno solo: el mercantil. Tanto los sectores espontáneos como la administración pública tienden a actuar siguiendo las reglas del mercado de tal modo que una función o actividad urbana se localizará en un espacio determinado de la ciudad bien sea para captar el máximo número de clientes (caso del sector privado) bien para servir un determinado volumen de población (caso del sector público) (Gonzales de Olarte, 1992).

Este patrón, junto con el hecho que el imaginario popular asocia determinados espacios de la ciudad a una determinada actividad (caso de los elementos asociados a la Navidad en el Mercado Central, de todo aquello que rodea el mundo de la informática en la avenida Wilson o de las academias de estudios superiores en la avenida Arequipa) hace que, pese a la presencia de otros establecimientos que realicen la misma actividad y que en consecuencia pueden suponerles una competencia importante y pese a la poca presencia de aquel tipo de establecimientos en otros lugares de la ciudad, muchos establecimientos nuevos se

sitúen en aquellos espacios determinados de la ciudad que el imaginario popular asocia a determinada actividad agravando la situación precedente.

La segunda razón que explica la desigual distribución de las actividades y funciones urbanas en Lima Metropolitana es la "incapacidad" de la administración pública para hacer frente al crecimiento acelerado de la ciudad. Si bien la actividad planificadora y ordenadora del territorio metropolitano no se ha interrumpido desde la década de 1940¹⁷, el acelerado crecimiento de la ciudad, la carencia de recursos para hacer frente a los cambios producidos, la ineficacia en la aplicación de la planificación urbanística o, simplemente, el *laissez-faire*, han generado un importante desequilibrio en la distribución de las funciones y las actividades urbanas.

La presión de la inmigración sobrepasó las posibilidades de atender las necesidades de la población en materia de servicios básicos y equipamiento social (educación, sanidad, vivienda, etc.). La carencia de esta infraestructura o su baja calidad ha sido resuelta mediante la iniciativa privada (formal o informal) la cual, libre de restricciones de carácter urbanístico, ha actuado siguiendo las reglas del mercado localizando las diversas actividades en los lugares más rentables económicamente sin seguir ninguna política distributiva en función de las necesidades de la población. Así, buena parte de las funciones y las actividades urbanas de carácter metropolitano se han localizado en el centro de la ciudad (entendiendo que era el lugar más próximo al conjunto de la población metropolitana) o bien cerca de las áreas de máximo mercado potencial (normalmente las zonas con elevados índices de población de estratos socioeconómicos medianos y altos). Esto ha hecho que la población de amplias áreas del territorio metropolitano tenga que desplazarse a estos lugares para trabajar u obtener determinados tipos de servicio.

¹⁷ El primer plan regulador de la ciudad data de 1949 (Plan Piloto de Lima) y desde entonces se han elaborado varios planes de carácter metropolitano: Plan de Desarrollo Metropolitano (1967), Proyecto de Desarrollo Urbano de Lima Metropolitana (1981), Plan de Estructuración Urbana de Lima Metropolitana (1986), Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANMET) (1988) y Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010 (1992).

La carencia de recursos de las instituciones públicas (sea por la crisis económica constante en la que vive el Estado sea por los preceptos liberales que han caracterizado buena parte de los gobiernos de las últimas décadas) ha hecho que la oferta de servicios públicos se establezca con criterios de coste-beneficio. Este hecho ha determinado que, dada la baja densidad poblacional de buena parte de las áreas de expansión reciente, una parte importante de los servicios públicos de carácter metropolitano se sitúen en zonas céntricas equidistantes a toda la población a servir, normalmente el centro de la ciudad.

Si bien este ha sido el patrón de desarrollo urbano de Lima Metropolitana durante la mayor parte del siglo XX, a partir de los años 90 se ha producido una transformación del patrón de localización. El Centro Histórico de funciones múltiples se ha desdoblado en múltiples centros metropolitanos especializados en actividades de carácter informacional, comercial, industrial y cultural dentro de una estructura cada vez más descentralizada (Chion, 2002). Su estructura monocéntrica y radial se ha transformado en una estructura de carácter policéntrico. Se ha producido una dispersión geográfica, especialmente de las actividades económicas, del centro histórico hacia otros espacios metropolitanos generando nuevas centralidades (Lazarte & Núñez, 2004).

Las actividades comerciales han aumentado en los espacios tradicionales si bien se han creado también nuevos espacios polarizados descentralizados: los megacentros comerciales y las ferias de ambulantes. Ciertas actividades industriales han encontrado espacios más propicios para su desarrollo en áreas incluso marginales como el centro productivo y de comercio de manufacturas de Gamarra en el distrito de La Victoria y el centro industrial de Villa El Salvador. Asimismo, las actividades de carácter informacional han gravitado hacia el distrito financiero de San Isidro mientras que las actividades culturales y de entretenimiento se han reubicado en espacios de identidad local, como el Centro Histórico o Barranco, o en espacios de carácter genérico como la avenida de La Marina.

Durante muchas décadas el centro económico de la ciudad fue el distrito del Cercado de Lima. La ciudad se organizaba en base a este centro mediante un modelo territorial de carácter monocéntrico y radial. El paulatino deterioro de este espacio comportó una lenta pero constante migración de las principales actividades económicas (financieras, servicios de hotelería, agencias de viajes...) e incluso algunas instituciones del Estado hacia otros distritos de la ciudad con mejores niveles de accesibilidad.

Este paulatino goteo de actividades que dejaron el centro histórico comportó de un lado la pérdida de centralidad tradicional y de otro el surgimiento de nuevas centralidades y nuevos centros decisores en la ciudad (véase Mapa 4.8). Fundamentalmente se crearon cuatro nuevos centros de actividad (Lazarte & Núñez, 2004):

- I) el centro financiero de **San Isidro**, que concentra fundamentalmente a la banca comercial, las compañías aseguradoras, las sedes centrales de las principales empresas nacionales y multinacionales que operan en el país y los servicios de corredores de bolsa;
- II) el centro comercial y de servicios de **Miraflores**, que cuenta con múltiples establecimientos comerciales, hoteles, agencias de viajes, restaurantes, salas de cine, etc.;
- III) el centro de **Lima**, que mantiene su función de centro administrativo en tanto que mantiene las principales instituciones del gobierno central y municipal;
- IV) el **Callao**, que como centro portuario y aeroportuario concentra las principales actividades de transporte por la vía aérea y marítima y controla los principales flujos de entrada y salida del país.

A estas nuevas centralidades se han añadido otros centros metropolitanos que si bien no pueden considerarse del mismo rango han contribuido a conformar la nueva estructura urbana de la ciudad. Estos centros de rango menor constituyen un subsistema de centros que se articulan a los principales conformando una estructura

polinuclear que completa la desconcentración de las actividades decisorias (véase Mapa 4.8).

Se trata, de un lado, de las centralidades relacionadas con la economía doméstica o de consumo: grandes supermercados, centros comerciales modernos... Dichas centralidades se encuentran ubicadas en el área central de la ciudad y en las áreas de mayor consolidación urbana y densidad poblacional.

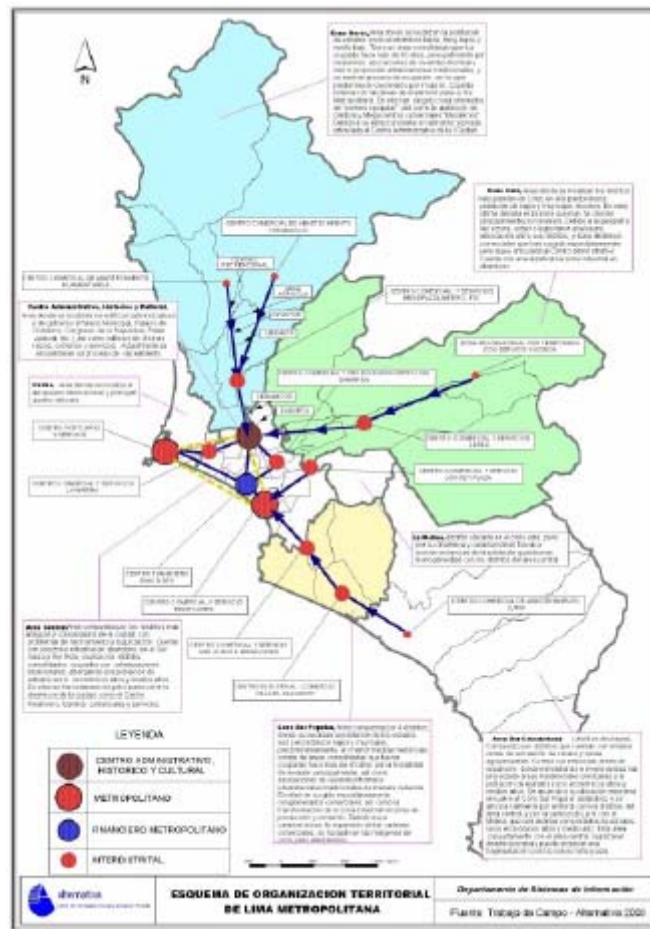
Buena parte de ellos se ubican en los distritos donde predomina la población del estrato socioeconómico alto y medio situándose a lo largo de las avenidas principales por donde dicha población se desplaza en sus vehículos particulares. Es el caso, por ejemplo, del Jockey Plaza, de Larco Mar y de Plaza San Miguel donde su ubicación en espacios de baja densidad poblacional es compensada por la alta capacidad de compra de sus usuarios.

También encontramos un buen número de centros de consumo en distritos situados fuera del área central. Suelen ubicarse en espacios con excelente accesibilidad y alta densidad y concentración poblacional hecho que compensa la baja capacidad de compra de sus usuarios (Lazarte & Núñez, 2004). En este sentido podemos destacar los centros comerciales y de servicios de Megaplaza-Metro en el Cono Norte, de Ceres en el cono Este y de San Juan de Miraflores en el Cono Sur (véase Mapa 4.8).

Por otro lado nos encontramos con las nuevas centralidades relacionadas con la producción industrial. Luego de la crisis generada por el derrumbe del modelo de industrialización por sustitución de importaciones los espacios industriales tradicionales entraron en declive observándose una reestructuración tanto productiva como territorial del sector. Durante la última década han surgido diversos centros productivos especializados ubicados en diferentes espacios de la ciudad. Los más destacados son probablemente el centro productivo de manufacturas de la confección de Gamarra y el parque industrial de Villa El Salvador.

Mapa 4.8

Lima Metropolitana. Esquema de organización territorial, 2004



Fuente: Lazarte-Núñez, 2004

Asimismo, algunos centros tradicionales han visto reforzada su centralidad. Se trata, por ejemplo, del centro comercial de Gamarra, del centro de distribución de alimentos al por mayor y menor de La Parada y del Mercado Central. Todos ellos han visto incrementar su protagonismo en la nueva estructura de la ciudad. A pesar del incremento de tamaño de la ciudad estos nodos de actividad siguen siendo un punto de referencia para el conjunto de la población metropolitana.

Finalmente, las actividades culturales y de entretenimiento también se han reubicado bien en espacios de identidad local, como el Centro Histórico o Barranco, o en espacios de carácter genérico como la avenida de La Marina.

Dentro de la zona suburbana, donde se asienta fundamentalmente la población de bajos ingresos, también se han producido transformaciones de cierta magnitud. Así, el proceso de consolidación urbana que se ha producido ha ido acompañado del desarrollo de pequeños centros de negocios y de servicios (Chion, 2002) como la Zona comercial de Metro o el Paradero 10 ubicados en el distrito de San Juan de Lurigancho y a los que se hará referencia posteriormente¹⁸.

El crecimiento de una economía informal producido a raíz del ajuste estructural generado por el cambio de modelo económico aplicado a partir de la década del 90, dio origen a la conformación de centros populares de negocio de nivel distrital, interdistrital o conal, así como al crecimiento explosivo de bodegas y paraditas en forma dispersa (Lazarte & Núñez, 2004).

Estos centros populares de negocios, como el citado Paradero 10, se caracterizan fundamentalmente por concentrar la comercialización de productos alimenticios si bien en ellos también se ofrecen otros productos generalmente relacionados con el vestido y el calzado o con complementos para el hogar. En algunos casos, incluso,

¹⁸ Véase 4.3 La articulación del espacio local al entorno distrital y metropolitano y Capítulo 6. La movilidad como articuladora de la vida cotidiana.

en función de su radio de influencia, pueden llegar a ofrecer productos de larga durabilidad como muebles o artefactos electrónicos¹⁹.

De todas formas, como se verá en el apartado posterior²⁰, si bien en estos últimos años se ha pasado de una estructura claramente monocéntrica a una de carácter policéntrico, no se puede hablar propiamente de una pérdida de centralidad como característica fundamental de la ciudad metropolitana. Si bien es cierto que se ha producido un proceso de descentralización, éste se ha llevado a término fundamentalmente del núcleo histórico de la ciudad a los municipios del área central de ésta, el Cono Centro, de tal modo que con la nueva dimensión de la ciudad estas funciones siguen estando muy concentradas.

4.2.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro

Como ya se anunciaba al término del apartado anterior, si bien se ha producido una importante reestructuración de la ciudad donde el centro tradicional ha perdido importancia siendo sustituido por una estructura policéntrica basada en múltiples centros de actividad y de decisión ubicados en diferentes espacios del área urbana, la localización de la mayor parte de éstos en el área central de la ciudad, en el cono Centro, junto con el cambio de escala territorial que ha ocurrido en las últimas décadas ha mantenido e incluso incrementado el centralismo que antaño generaba el centro de Lima. Los distritos periféricos de la ciudad, localizados en los Conos Norte, Este y Sur, siguen manteniendo una importante dependencia del centro de la ciudad, un centro más amplio que antaño pero centro al fin y al cabo.

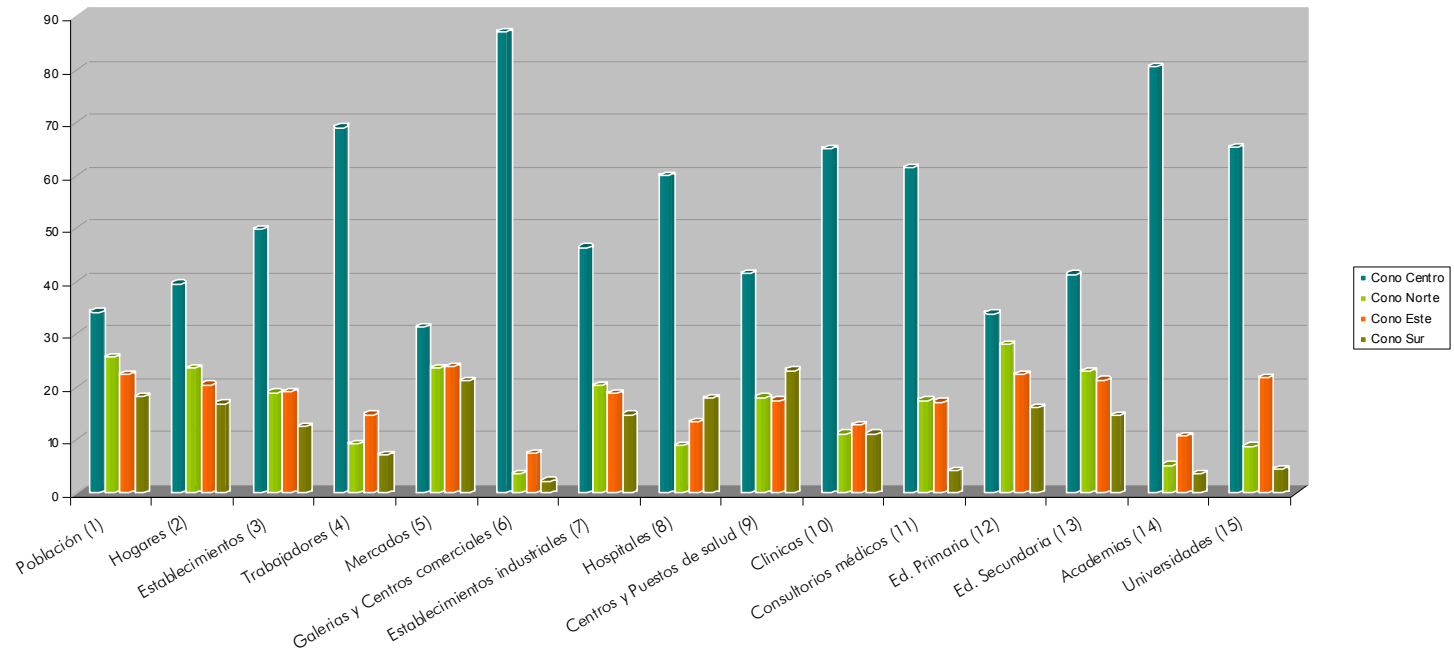
En las páginas siguientes se analizará la distribución de las funciones urbanas. Partiendo de la distribución de la población en el territorio metropolitano se observará la distribución de las actividades económicas de carácter industrial y comercial, del equipamiento educativo y del de salud (véase Gráfico 4.2). Dicho

¹⁹ Electrodomésticos.

²⁰ Véase 4.2.3 La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro.

Gráfico 4.2

Lima Metropolitana. Distribución de las funciones urbanas (por Conos)



Fuente: elaboración propia en base a ⁽¹⁾ INEI, 2001 e INEI-DTDS, 2001; ⁽²⁾ INEI, 1996; ^(3 y 4) INEI, 1996;

^(5 y 6) INEI, 1997b; ^(7 a 13) INEI, 1999; ⁽¹⁴⁾ Telefónica, 2002; ⁽¹⁵⁾ INEI, 2002

análisis se realizará fundamentalmente a escala “conal” si bien en algunos casos también se harán referencias más detalladas ya sea a escala distrital o infradistrital.

Si bien con diferencias notorias dependiendo del proceso de urbanización que haya seguido²¹, la **residencia** es una de las funciones urbanas distribuidas más homogéneamente. Así, con un 34% de la población metropolitana, en el Cono Centro se concentran el 39% de los hogares y en el Cono Norte, con un 25% de la población metropolitana, se localizan el 23% de éstos. Algo semejante pasa con los Conos Este y Sur. En el primero, con un 22% de la población, se concentra un 20% de los hogares; y en el segundo, dónde reside el 18% restante, se encuentran localizados el 16% de los hogares del área metropolitana (véase Gráfico 4.2).

Contrariamente a lo que ocurre con la residencia, la distribución de la **actividad económica** es bastante heterogénea presentándose una elevada concentración en los distritos del centro de la ciudad. En conjunto, en el Cono Centro se concentra el 50% de las empresas y establecimientos del área metropolitana, especialmente en el Cercado de Lima (véase Gráfico 4.2 y Mapa 4.9). Asimismo, su carácter intensivo hace que el 69% de los trabajadores de estas empresas y establecimientos se concentren también en el Cono Centro (véase Gráfico 4.2 y Mapa 4.10), sobretodo en los distritos de Lima (19,8%), La Victoria (7,9%) y San Isidro (7,3%).

Esta concentración de actividades, de todas formas, no es igual para todos los sectores. Así, se observan diferencias en la distribución en función de si se trata de unidades productivas o de servicios y, en este último caso, de si tienen un carácter

²¹ Al contrastar las variables de uso residencial, patrón de asentamiento y nivel de consolidación de las áreas urbanas ocupadas con el nivel socioeconómico de la población, se aprecia un patrón de ocupación del suelo que guarda una estrecha relación con las estrategias de acceso al suelo y a la vivienda que desarrollen los diversos estratos sociales según sus capacidades económicas. Así, el uso residencial correspondiente a los sectores de estrato socioeconómico bajo se encuentra localizado principalmente en las áreas Norte, Este y Sur a menudo en forma de asentamientos informales y en algunas zonas del área Central en forma de viviendas deterioradas y/o tugurizadas. El uso residencial correspondiente al estrato socioeconómico medio se localiza predominantemente en las áreas Central y este del área Sur expresada en urbanizaciones regulares de patrón predominantemente unifamiliar. Finalmente, el uso residencial de los sectores de población de estrato socioeconómico alto se localiza fundamentalmente en los municipios localizados a los extremos este y oeste del Cono Sur y tienen un nivel de consolidación óptimo, presentando una buena cobertura de servicios y equipamiento así como también una red viaria articulada y jerarquizada según sus funciones.

metropolitano, municipal o vecinal. Al mismo tiempo, como veremos en lo sucesivo, la localización de determinadas empresas y establecimientos también obedece a la distribución de la población a servir, especialmente con respecto al estrato socioeconómico de ésta.

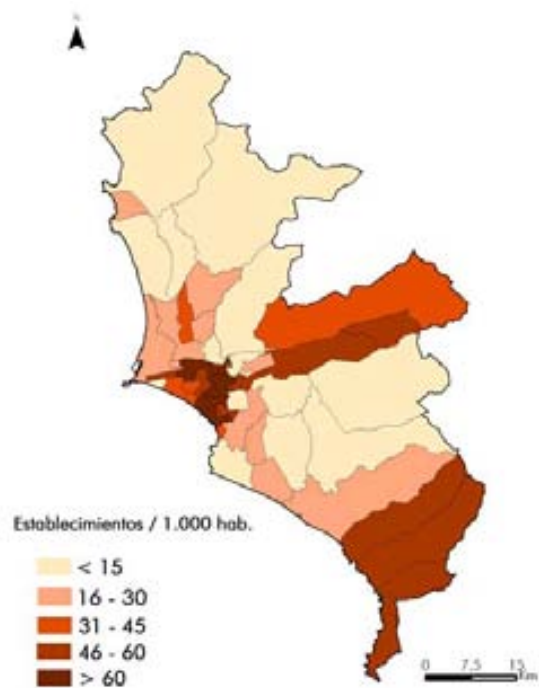
Durante los años 90 se produjo una importante expansión de las **actividades informacionales** en Lima Metropolitana. Hasta entonces estas actividades se concentraban principalmente en el Centro Histórico y en el distrito de Miraflores. A partir de aquel momento las actividades corporativas, que concentran la toma de decisiones y las conexiones internacionales, se ubicaron en el distrito financiero de San Isidro mientras que los servicios básicos como los servicios financieros al público en general, el corretaje de bienes raíces, o los servicios legales locales crecieron en vecindarios periféricos y hasta cierto punto han permanecido en el Centro Histórico y en Miraflores (Chion, 2002).

De esta forma, actualmente el distrito de San Isidro concentra la mayor parte de los servicios terciarios de carácter informacional. Así, ya en 1996, San Isidro concentraba la mayor parte de los empleos informacionales de la ciudad: el 30%. Asimismo, concentraba el 12% de las instituciones financieras, el 25% de las empresas de corredores y consultores financieros y el 36% de las compañías de seguros (INEI, 1996).

El **comercio** se encuentra concentrado en la gran área consolidada de la ciudad, especialmente en los municipios de Lima, La Victoria, Miraflores y San Isidro. De todas formas, se pueden establecer importantes diferencias si se consideran los establecimientos comerciales en función de su mercado potencial. Así, distinguiremos los establecimientos en función de su alcance territorial (metropolitano y local o vecinal) y en función del sector socioeconómico al que están orientados (sectores populares y sectores acomodados).

Mapa 4.9

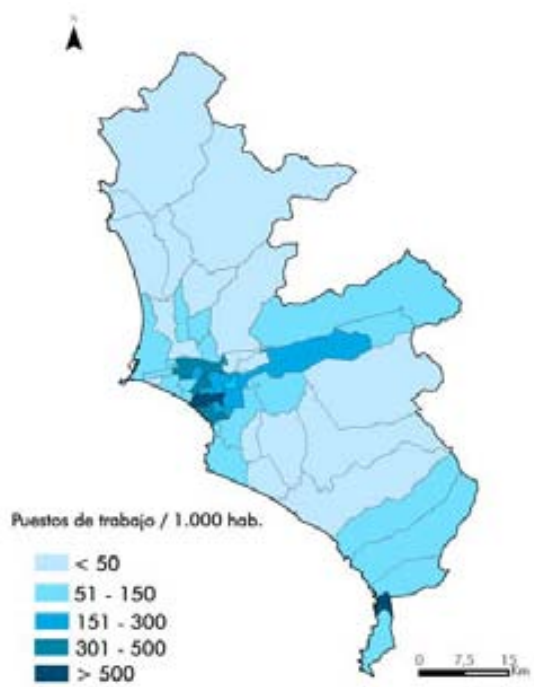
Lima Metropolitana. Distribución de los establecimientos (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1996

Mapa 4.10

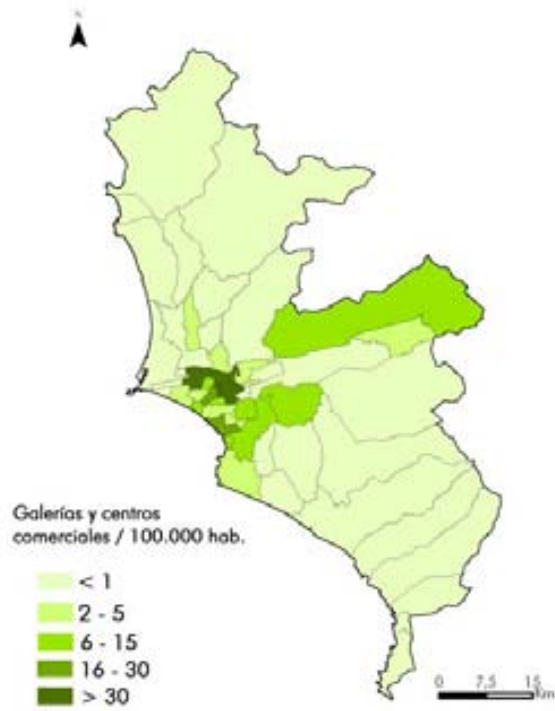
Lima Metropolitana. Distribución de los puestos de trabajo (%), 1993



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1996

Mapa 4.11

Lima Metropolitana. Distribución de las galerías y centros comerciales (%), 1996



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1997b

La actividad comercial de carácter local y vecinal (pequeñas tiendas de alimentación y productos básicos, *mercados* minoristas, etc.), en cuanto que sirve un volumen de población relativamente reducido, se encuentra bastante dispersa en el territorio metropolitano (véase Gráfico 4.2).

El comercio de carácter metropolitano, en cambio, se encuentra profundamente concentrado en el área urbana consolidada de la ciudad. En esta zona se localiza el Mercado Central, el centro de distribución de mercaderías al mayor y al por menor de La Parada y el centro comercial manufacturero de Gamarra, atractores de población de toda el área metropolitana. La presencia de estos espacios de consumo y de toda la actividad comercial y financiera centrada en esta zona, junto con el carácter central y tradicional de este espacio, han originado la presencia masiva de establecimientos de todo tipo y de todas las medidas: galerías y centros comerciales, farmacias, librerías, restaurantes, hostales, hoteles, entidades financieras, comercio ambulante²², etc. Es destacable, en este sentido, el caso de las galerías y los centros comerciales el 87% de las cuales se encuentran en el Cono Centro, especialmente en los distritos de Lima (32%) y La Victoria (23%) (véase Gráfico 4.2 y Mapa 4.11).

Las actividades comerciales dirigidas a los estratos de población de bajos recursos se distribuyen siguiendo el patrón ahora enunciado: las actividades de carácter metropolitano en el centro de la ciudad y las de carácter local o vecinal dispersas por el área urbana dónde predominan los sectores de población de bajos recursos.

De forma inversa, los comercios dirigidos a los estratos de población acomodada se localizan cerca de las áreas residenciales de este sector social. Así, los centros comerciales dirigidos a la población de alto poder adquisitivo se encuentran básicamente en el corredor Lima-Miraflores (entre las avenidas Arequipa, Arenales y

²² Durante los últimos años la proliferación de este tipo de comercio, que ocupaba importantes espacios de la vía pública hasta el punto de hacerlos prácticamente intransitables incluso para los peatones, ha obligado a las autoridades municipales a expulsar este tipo de actividad de los espacios públicos del centro de la ciudad reubicándola en espacios destinados específicamente a este uso.

Petit Thouars), con mayor densidad en San Isidro, dónde se han establecido los centros comerciales más importantes. Durante los últimos años, además, se ha producido una expansión comercial hacia los distritos de Surco, San Borja y La Molina siguiendo el curso de las avenidas Javier Prado, Primavera y Benavides abarcando los asentamientos residenciales de los sectores de más ingresos.

Asimismo, durante la última década, debido a la saturación de la actividad comercial en el área central y la búsqueda de mercados potenciales, se ha producido una cierta dispersión del comercio “moderno” ubicándose un número importante de supermercados y grandes superficies comerciales en los conos de Lima Metropolitana, fuera del área central de la ciudad (Lazarte & Núñez, 2004).

Esta distribución de los establecimientos comerciales, si bien permite obtener los productos básicos en un radio relativamente reducido y en consecuencia efectuando desplazamientos relativamente cortos, genera la necesidad de hacer largos desplazamientos, especialmente a los sectores de más bajos recursos, para obtener otros productos de carácter más esporádico aunque no por ello menos importantes.

Durante muchas décadas la mayor parte de las **actividades industriales** de Lima Metropolitana se ubicaron en corredores industriales dedicados a la industria pesada y a plantas de producción en serie. Primero a lo largo del eje Lima-Callao y después siguiendo los desarrollos de las carreteras Panamericana Norte, carretera Central y Panamericana Sur, la industria ocupó grandes espacios de la ciudad.

La localización de la producción manufacturera en estas áreas no es casual. A causa de los elevados costes de transporte, tanto de aprovisionamiento de materias primas como de distribución del producto elaborado, que soporta esta actividad, la industria se localiza básicamente a lo largo de las grandes vías de acceso regional de la ciudad (las cuales cruzan los municipios ahora indicados). Así, los grandes centros industriales se encuentran situados a lo largo del eje Lima-Callao²³, entre las

²³ Con la construcción a mediados del siglo XIX (1851) de la línea de ferrocarril que unía la ciudad todavía amurallada con la ciudadela portuaria del Callao, este eje se convirtió progresivamente en el

avenidas Argentina, Colonial y Venezuela, el eje Lima-Puente Piedra, a lo largo de la carretera Panamericana Norte y la avenida Túpac Amaru, el eje Lima-Vitarte, sobre la carretera Central, y el área circundante a la Carretera Panamericana Sur. Aunque en menor medida, también encontramos áreas industriales a lo largo de las avenidas Faucett y Gambetta (entre el puerto y el aeropuerto) y a lo largo del eje de la carretera a Ventanilla.

Pero a partir de los años 80 muchas de las grandes fábricas que habían producido durante décadas enfrentaron grandes dificultades como resultado de la desaparición de las políticas y los programas de industrialización por sustitución de importaciones implementadas en los años 60 y 70. Así, pocas fueron las grandes empresas que pudieron subsistir²⁴. Por el contrario, las pequeñas empresas especializadas enfrentaron condiciones más propicias para producir y multiplicarse.

A diferencia de los corredores industriales que albergaban todo tipo de industrias, los centros industriales emergentes se han especializado en un tipo de producto y han atraído servicios relacionados (Chion, 2002). Uno de los casos más emblemáticos es el de Gamarra donde se da una especialización en las prendas de vestir. Además, en este caso, las actividades de producción se combinan con actividades de venta al por mayor y menor así como los servicios de producción y gestión, todos ellos integrados verticalmente²⁵. Otros dos centros industriales importantes que siguieron este modelo son el centro de fabricación de muebles en el parque industrial de Villa El Salvador y el centro de fabricación de calzado de San

principal espacio industrial de la ciudad en cuanto permitía minimizar en gran medida los costes de transporte (más todavía si tenemos en cuenta que en su mayor parte la materia prima era importada). El elevado precio del suelo que adquirió este espacio producto de la densidad de ocupación y de su ubicación junto con la carencia de terrenos disponibles, hizo que a partir de mediados del siglo XX las nuevas industrias tuvieran que situarse en espacios más alejados.

²⁴ La crisis en qué se vio inmerso el sector industrial con la quiebra del modelo de industrialización por sustitución de importaciones hizo que, especialmente a partir de los años noventa, varias plantas manufactureras fragmentaran el espacio de producción para poder venderlo en pequeños lotes destinados a ubicar pequeños talleres o plantas industriales; de todos modos, la severidad de la crisis hizo que buena parte de estos lotes pasaran a tener un uso comercial.

²⁵ Paralelamente al incremento del comercio informal ocurrida durante los últimos quinquenios, en espacios comerciales como Gamarra se ha observado un aumento de la localización de talleres de fabricación clandestina de mercancías en esta misma área, a menudo en los mismos inmuebles dónde hay ubicadas las galerías o los centros comerciales que proveen.

Juan de Lurigancho, ambos localizados en distritos periféricos en proceso de consolidación²⁶.

A pesar de esta reestructuración ocurrida durante los últimos años, la producción industrial sigue concentrada en el área central de la ciudad. Así, en el Cono Centro se concentran buena parte (46%) de los *establecimientos industriales* (véase Gráfico 4.2), especialmente en los municipios de Lima (12,1%) y La Victoria (8,2%), si bien una parte sustancial de ésta se localiza en los municipios de San Juan de Lurigancho (8,2%) y San Martín de Porres (6,6%). De todas formas, otras áreas de la ciudad también concentran importantes plantas de producción: Breña, el Callao, Miraflores, el Rímac y Santiago de Surco en el área central de la ciudad; Comas, Independencia y Los Olivos en el Cono Norte; Ate Vitarte en el Cono Este; y Chorrillos, San Juan de Miraflores, Villa El Salvador y Villa María del Triunfo en el Cono Sur.

Es importante señalar que la localización de la actividad industrial en los sectores de la ciudad ahora mencionados responde, en buena parte, a la acción de las diversas administraciones públicas (central, metropolitana y municipales) a partir de políticas de planificación y de ordenación del territorio iniciadas sobretodo a partir del momento en que esta actividad, bien sea por sus necesidades de espacio bien por las externalidades generadas por ella, comportó un conflicto con el uso residencial.

La distribución de la actividad industrial, ni que decir tiene, si bien está presente en la mayor parte de las áreas con población obrera, está concentrada en pocos puntos de la ciudad generando la necesidad de efectuar largos desplazamientos de forma cotidiana para desarrollar esta actividad.

El **equipamiento educativo y de salud** se localiza principalmente en el área urbana consolidada. En las áreas periféricas se encuentran las escuelas y los centros

²⁶ Si bien este fenómeno ha tomado más relevancia a partir de los cambios ocurridos durante los últimos años, tradicionalmente las pequeñas industrias se habían instalado en espacios densamente poblados, hasta entonces el casco urbano central, principalmente para localizarse más cerca del mercado de consumidores.

educativos más elementales así como los equipamientos más básicos del área sanitaria. El crecimiento extensivo de la ciudad ha conllevado, paralelamente, una concentración de estos equipamientos urbanos principalmente en las zonas de ocupación de los estratos socioeconómicos altos y una baja cobertura en las áreas de expansión.

Con respecto a los **servicios de salud** se observa un doble fenómeno: por un lado una dispersión de los equipamientos básicos de carácter público (centros y puestos de salud) y de otra una concentración en el área urbana consolidada de los servicios públicos de carácter metropolitano (hospitales) y de los servicios de carácter privado (clínicas, consultorios médicos, etc.). Así, mientras los centros y puestos de salud se distribuyen homogéneamente, si bien con ligeras diferencias, en función del volumen de población de las áreas a servir (véase Gráfico 4.1), hospitales, clínicas y consultorios médicos se localizan en un 60%, 65% y 61% respectivamente en el Cono Centro de la ciudad (véase Gráfico 4.2 y Mapa 4.12).

Especialmente significativo es el caso de las clínicas, un 54% de las cuales se concentra en una área que apenas sobrepasa el 20% de la población metropolitana (véase Gráfico 4.2). La concentración de este tipo de equipamiento responde no tanto a una vocación de servicio metropolitano (y por lo tanto de ubicación en el lugar más accesible de la metrópoli) sino sobre todo a una voluntad de acercarse a los espacios que ocupa el estrato poblacional que puede permitirse este tipo de servicio.

Del mismo modo, los **centros educativos** se localizan principalmente en el área urbana consolidada. Si bien los centros educativos que imparten estudios del nivel más elemental tienen una distribución parecida a la de la población, las academias y las universidades están extremadamente concentradas en el área central de la ciudad (véase Gráfico 4.2). Así, mientras en el Cono Centro se encuentran localizados el 34% de los centros que imparten educación primaria y el 41% de los

que imparten educación secundaria, se localizan el 81% de las academias²⁷ (la mitad de las cuales concentradas en los municipios de Lima, Miraflores, San Isidro y Santiago de Surco) (véase Gráfico 4.2 y Mapa 4.13) y el 65% de las universidades. La baja cobertura de estos equipamientos en las áreas de expansión incrementa las distancias que la población tiene que recorrer para obtener este tipo de servicio.

Los cambios políticos y económicos de los años noventa condicionaron también la reconfiguración espacial de las **actividades culturales y recreativas**. Si durante la década anterior se había producido una constricción de este tipo de actividades debido a los problemas de violencia política que afectaban a la ciudad, la reducción de los niveles de ésta en la década posterior permitió el resurgimiento y la proliferación de las actividades culturales y de entretenimiento.

Esta expansión y reorganización de este tipo de actividades ha resultado en la especialización del Centro Histórico en actividades de carácter local al mismo tiempo que se han reforzado centros de actividades en distritos urbanos consolidados como Miraflores y Barranco. Asimismo se han creado nuevos centros de actividades culturales y de entretenimiento en distritos periféricos emergentes como en Villa El Salvador, San Juan de Lurigancho, Vitarte, El Agustino y Comas (Chion, 2002).

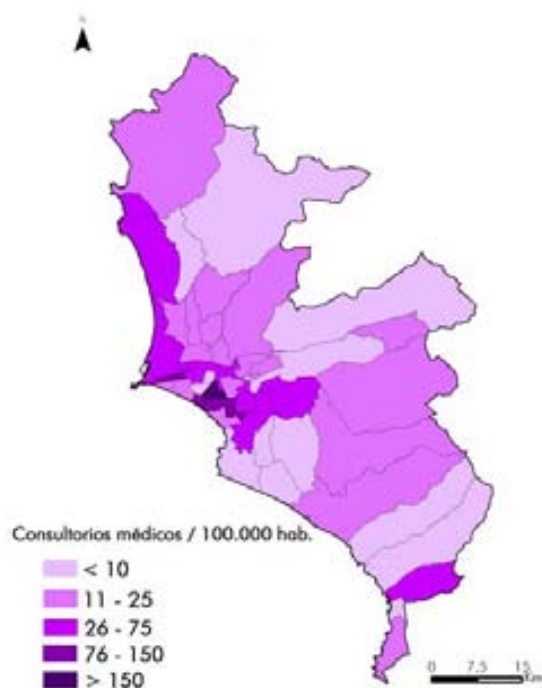
Por otro lado, se han multiplicado los centros de entretenimiento de consumo masivo internacional (casinos, salas de juego y moteles entre otros) que se han ubicado en distritos de fácil acceso como en el caso de la avenida de La Marina o de San Borja.

Con respecto a las principales **sedes institucionales y administrativas**, si bien tradicionalmente se encontraban localizadas en el área central de la ciudad,

²⁷ Incluye institutos y academias de preparación para estudios superiores, de enseñanza superior, de informática, de idiomas, de preparación para colegios e instituciones de formación militar, de aviación comercial, de baile, de corte y confección, de cosmetología, de enseñanza comercial, de locución y oratoria, de música y de otros, todas ellas de carácter privado.

Mapa 4.12

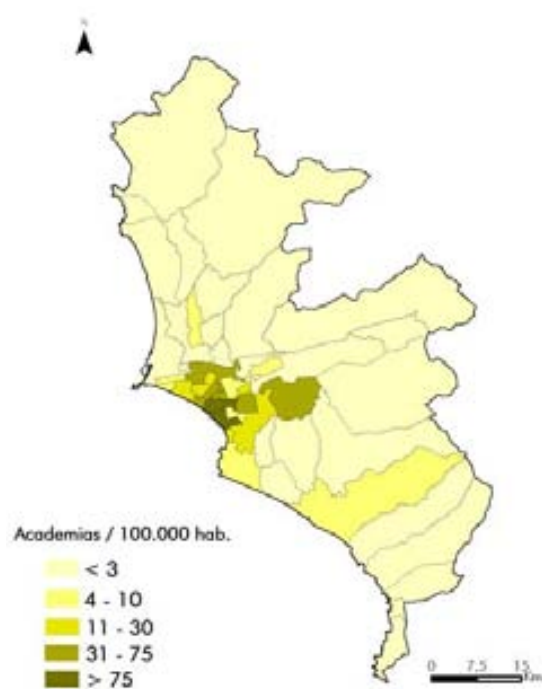
Lima Metropolitana. Distribución de los consultorios médicos (%), 1998



Fuente: elaboración propia en base a INEI, 1999

Mapa 4.13

Lima Metropolitana. Distribución de las academias (%), 2002



Fuente: elaboración propia en base a Telefónica, 2002

especialmente en la Lima Cuadrada²⁸, la saturación de esta zona, agravada por la limitación para incrementar su densidad por ser una área de conservación urbana²⁹, hizo que buena parte de estas actividades optaran por dejar el centro y se ubicasen en el sur del área central, a lo largo de la avenida Arequipa y en las zonas próximas a la intersección de la avenida Javier Prado y el Paseo de la República, unas zonas la ventaja principal de las cuales era encontrarse en un espacio central equidistante entre Lima (Cercado) y Miraflores, un espacio todavía no desarrollado y accesible desde el resto de la ciudad.

Como ha quedado demostrado, a pesar de los cambios en la estructura urbana ocurridos especialmente durante la última década, el déficit de actividades, infraestructura y equipamiento urbano en las áreas residenciales de los estratos socioeconómicos bajos de la población, ha generado que los municipios de estas áreas tengan una dependencia económica, social y administrativa del centro de Lima; una dependencia, sin duda, que conlleva un importante volumen de desplazamientos de esta población para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, de salud, de compras, etc.

La concentración de estas actividades en el espacio central de la ciudad hace que diariamente centenares de miles de personas, entre ellas las procedentes de Juan Pablo II, se desplacen a esta área provocando un flujo que difícilmente puede ser resuelto con la red viaria actual. Este hecho, junto con el carácter desintegrado de la estructura urbana de la ciudad, hace que estos desplazamientos no sólo se concentren en el tiempo sino también en el espacio en cuanto son muy pocos los puntos por los cuales los diferentes medios de transporte pueden acceder al centro de la ciudad³⁰. A la vez, la concentración de actividades en el área consolidada

²⁸ Centro histórico; también llamado Damero de Pizarro.

²⁹ En el año 1991 se estableció un reglamento que regulaba el desarrollo urbanístico del Centro Histórico de Lima. El mismo año el sector comprendido por el denominado Damero de Pizarro, parte de Barrios Altos y la parte antigua del municipio del Rímac hasta la Alameda y el Convento de los Descalzos fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

³⁰ En el apartado 4.2.2 La estructura urbana metropolitana: del centralismo al inicio de la fase de desconcentración, se ha explicado como tanto el río que cruza el área central de la ciudad como los cerros que constituyen las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes y las diferentes

junto con el carácter extensivo de la ciudad hace que el conjunto de la población destine buena parte de su tiempo a los desplazamientos, un tiempo que podría ser empleado para realizar actividades tanto de carácter productivo como reproductivo.

El crecimiento urbano de las últimas décadas se ha localizado fundamentalmente en el área periférica de la ciudad (Conos Norte, Este y Sur). En estas zonas se han localizado en los últimos años, bien sea a través de mecanismos propios del mercado bien mediante la actuación de las diversas administraciones públicas, actividades económicas propias que han disminuido los desplazamientos de la población que, de otro modo, tendrían que desplazarse hasta el centro de Lima para satisfacer sus necesidades laborales, educativas, de salud, de compras e incluso de ocio (INEI, 1997a). Parece, pues, que hay una tendencia de las áreas periféricas de la ciudad a revertir su condición de áreas dormitorio a áreas con diversidad de equipamientos y servicios.

De todas formas, las previsiones de crecimiento poblacional en las áreas urbanas periféricas no parecen que, por lo menos en un futuro inmediato, vayan acompañadas de un verdadero proceso de descentralización de las actividades. Si bien es cierto que las diversas administraciones públicas están haciendo un esfuerzo en este sentido (durante los últimos años el gobierno metropolitano ha seguido una política de descentralización de actividades del centro histórico, especialmente de las más molestas y específicamente del comercio ambulante), no parece que su acción, dificultada por la carencia de recursos y de poder efectivo, pueda revertir la tendencia impuesta por las reglas del mercado. Una tendencia, por cierto, nada desfavorable para los intereses especuladores de una clase acomodada que, en el marco económico neoliberal actual tanto a nivel nacional como internacional, hará los posibles para evitar la intervención de la administración pública en la toma de decisiones sobre la distribución de los usos y funciones que ha de acoger cada una de las áreas del territorio urbano.

autopistas urbanas que cruzan la ciudad, devienen verdaderas barreras para el desplazamiento de la población de las áreas de expansión de la ciudad al área consolidada central en cuanto no pueden ser superadas sino por pocos puntos.

4.3 LA ARTICULACIÓN DEL ESPACIO LOCAL AL ENTORNO DISTRITAL Y METROPOLITANO

El carácter extensivo y centralista que define la estructura urbana de Lima ha condicionado en gran medida las posibilidades y los hábitos de movilidad de sus ciudadanos. La naturaleza extensiva de la ciudad junto con la importante centralización de las funciones que se ha visto en el apartado anterior³¹, ha implicado que las distancias entre la localización residencial, los servicios y las áreas productivas sean cada vez más grandes. La carencia de infraestructura económica, equipamiento social y cultural, y centros productivos y comerciales hacen que las áreas de expansión urbana del norte, sur y este de la ciudad tengan una gran dependencia de su centro. Así, Lima, al tener concentrados los servicios importantes en el centro de la ciudad, obliga a la población periférica a largos y cotidianos desplazamientos para satisfacer sus necesidades.

Esto es precisamente lo que le ocurre a la población de Juan Pablo II. El déficit general de servicios y equipamientos existente en la barriada y con ello la imposibilidad de satisfacer buena parte de sus necesidades cotidianas en su lugar de residencia obliga a un importante volumen de la población de Juan Pablo II a salir fuera del asentamiento para satisfacer dichas necesidades³².

Efectivamente, la falta de empleo suficiente para satisfacer las necesidades laborales de la población de Juan Pablo II, la falta de oferta educativa para realizar estudios superiores, ya sea técnicos o profesionales, preuniversitarias o propiamente universitarios, el déficit existente en materia de atención médica, la escasa oferta cultural y de recreación, la escasa oferta y el elevado coste de los productos de primera necesidad en el propio asentamiento y la falta ya sea de servicios bancarios, de oficinas de pago y reclamación de los servicios básicos o de lugares

³¹ Véase 4.2 Un espacio residencial con escasa complejidad funcional en un espacio metropolitano fuertemente centralizado.

³² El Capítulo 6 ahonda en esta cuestión.

de atención de los organismos públicos obliga en buena medida a la población de Juan Pablo II a desplazarse fuera del asentamiento para satisfacer la mayor parte de sus necesidades.

Si bien no existen estudios exhaustivos al respecto, las entrevistas en profundidad realizadas para este trabajo nos han permitido dibujar un primer mapa de las relaciones que se establecen entre los habitantes de Juan Pablo II y el resto de la ciudad³³. En estas relaciones, sin duda alguna, tienen un importante papel las que se materializan con diversos espacios del propio distrito.

El principal espacio de relación de los habitantes de Juan Pablo II con el distrito es el lugar conocido popularmente como *Paradero 10*. Dicho espacio se encuentra localizado alrededor del cruce de las avenidas Canto Grande y San Martín de Porres (véase Mapa 4.14). En esta área se encuentra un mercado de productos alimentarios³⁴, servicios de salud y otros servicios de carácter terciario. La amplia oferta de servicios, la proximidad a Juan Pablo II y la facilidad de comunicación entre ambos espacios³⁵ hacen del Paradero 10 uno de los lugares de destino más importante de los pobladores de Juan Pablo II dentro del propio distrito.

Cerca del Paradero 10 hacia el sur, sobre la avenida Wiese, se encuentran las oficinas de Sedapal y de Edelnor, las empresas suministradoras de agua y luz respectivamente en Juan Pablo II. Las constantes gestiones que los pobladores de Juan Pablo II tienen que hacer en estas oficinas les obligan también a desplazarse hasta ellas con cierta asiduidad.

Otro de los espacios con el que los habitantes de Juan Pablo II mantienen un intenso vínculo espacial es la *Zona comercial de Metro*, situado alrededor del inicio de la avenida Próceres de la Independencia, en el sector sur del distrito (véase Mapa

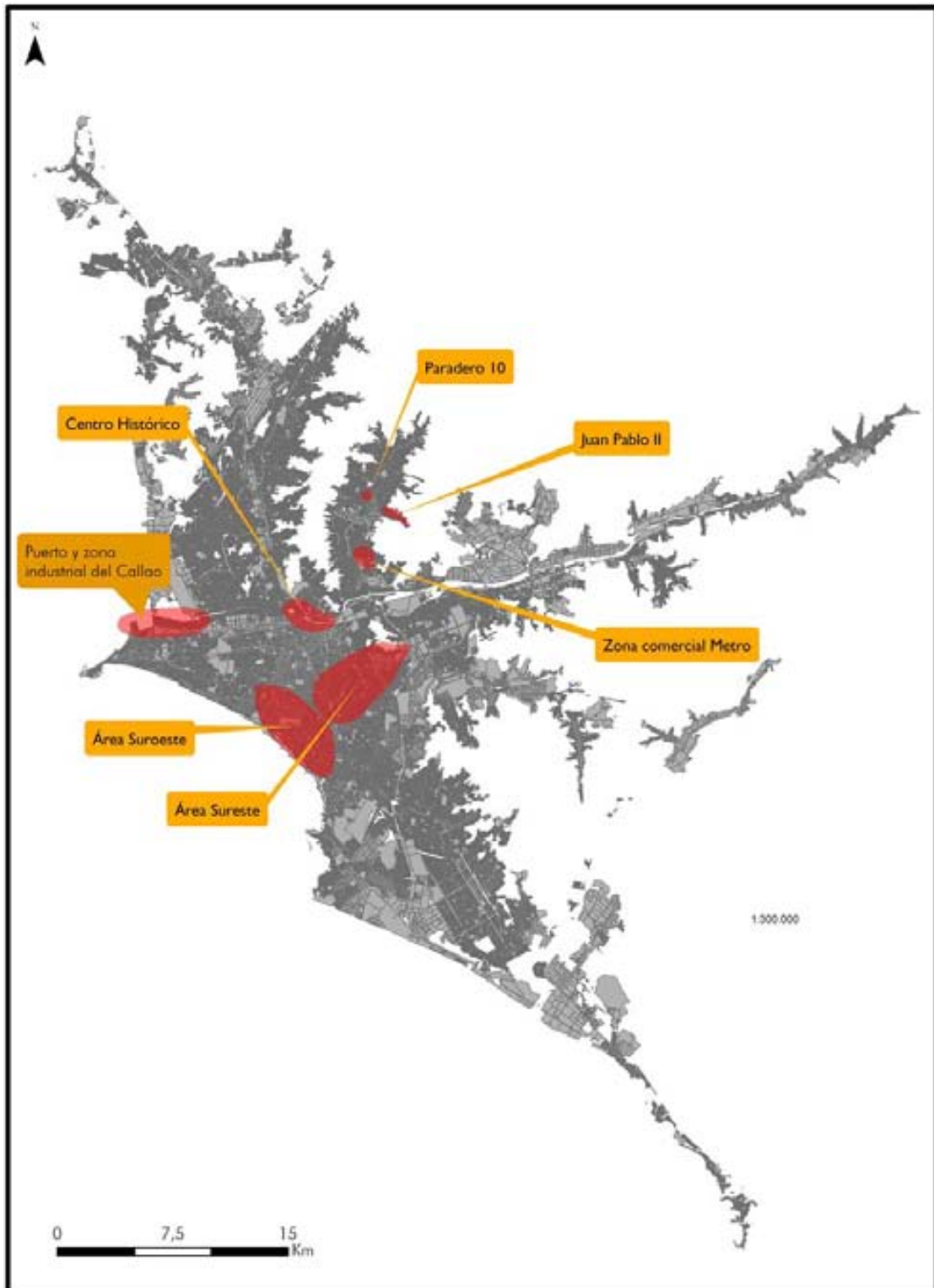
³³ En el Capítulo 6 se ahonda mucho más en esta cuestión.

³⁴ Dicho mercado es conocido popularmente como Mercado 10.

³⁵ En el próximo capítulo, véase 5.5 La oferta de transporte colectivo en Juan Pablo II, se expondrá como la eficiente oferta de transporte colectivo entre ambos espacios facilita el desplazamientos de los habitantes de Juan Pablo II hacia este nodo distrital.

Mapa 4.14

Juan Pablo II. Principales lugares de destino de sus pobladores, 2005



Fuente: elaboración propia

4.14). En los últimos años este espacio se ha convertido en uno de los principales nodos a nivel distrital. Además de una importante y diversa actividad comercial, polarizada alrededor de un gran centro comercial, existe una amplia oferta de servicios diversos. Asimismo, dicho espacio se está convirtiendo progresivamente en un referente recreacional a nivel distrital. Su amplia oferta de servicios y su situación estratégica en la parte baja del valle de Lurigancho alrededor de la principal avenida que comunica este espacio con el resto de la ciudad la convierten en un importante lugar de destino de los pobladores de Juan Pablo II.

Otro de los destinos de los habitantes de Juan Pablo II son las *Zonas consolidadas* del distrito, situadas mayoritariamente en el sector meridional del valle central (Las Flores, Zárate, Cahacarilla de Otero...). Dado que una parte importante de los habitantes de Juan Pablo II proviene de familias asentadas en las primeras áreas urbanizadas del distrito, existe un intenso flujo de relaciones entre ambas áreas pues los pobladores de Juan Pablo II se acercan a dichas áreas para visitar a familiares y amigos.

Además de al propio distrito, los habitantes de Juan Pablo II se desplazan a otras áreas del espacio metropolitano en búsqueda de empleo o para obtener servicios que no ofrece su espacio inmediato. Al igual que el resto de asentamientos de la ciudad popular, Juan Pablo II, no está aislado de resto de la ciudad. Como se señalaba en el último apartado del capítulo 3³⁶, si bien en Lima existe una evidente segregación socioespacial de la población en situación de pobreza, ello no significa que dichas personas vivan al margen del resto de la ciudad. Los habitantes de Juan Pablo II, al igual que los del resto de asentamientos de la ciudad popular, lejos de quedar reclusos en sus lugares de residencia se articulan al resto del territorio metropolitano especialmente a través del mercado de trabajo ya sea empleándose como mano de obra en el sector industrial u ofreciendo sus servicios como empleadas del hogar, jardineros, chóferes u otros a las clases adineradas y al conjunto de la población establecida en la ciudad.

³⁶ Véase 3.4 La articulación de la ciudad popular: entre integración y segregación social y territorial.

Si bien se observa una clara distinción territorial entre los diferentes estratos económicos presentes en la ciudad, ello no implica un aislamiento de los grupos de menores recursos en espacios segregados e impermeabilizados. Al contrario, existe una suerte de necesidad mutua entre los diversos grupos sociales que invita a la realización de encuentros plurisociales. Dichos encuentros no se realizan en el lugar de residencia de los sectores de bajos recursos sino en los espacios donde habitan las clases adineradas. Es ahí donde están las oportunidades laborales y es precisamente allí donde se desplazan las clases populares para obtener unos ingresos que les permitan cubrir sus necesidades básicas.

Los habitantes de Juan Pablo II no son ajenos a esta dinámica. Diariamente cientos de personas que residen en el asentamiento se desplazan hacia las zonas altas³⁷ de la ciudad (Área Sureste y Área Suroeste) para trabajar u ofrecer sus servicios a los sectores sociales adinerados (véase Mapa 4.14).

Esta relación con el resto de la ciudad, de todas formas, no se limita al espacio donde residen las clases altas. Los habitantes de Juan Pablo II también se desplazan a otros espacios metropolitanos donde saben que existen o perciben que puedan existir oportunidades de trabajo. Uno de estos espacios es el corredor industrial localizado entre el centro de la ciudad y el puerto del Callao (véase Mapa 4.14). Aunque en proceso de decadencia, este corredor todavía acoge una importante actividad industrial que atrae diariamente a miles de personas muchas de ellas procedentes de las periferias urbanas.

También existe un importante flujo de desplazamientos entre Juan Pablo II y las zonas más dinámicas de la ciudad, especialmente el centro histórico y el puerto del Callao (véase Mapa 4.14). El enorme volumen de personas que atraen estos espacios los hacen atractivos a los pobladores de las periferias metropolitanas, entre ellos los de Juan Pablo II, ya sea para ofrecer sus servicios o para realizar una actividad comercial.

³⁷ "Altas" en términos socioeconómicos. Véase Capítulo 3.

Asimismo, los habitantes de Juan Pablo II también se desplazan a otros espacios de la ciudad en búsqueda de servicios específicos, ya sea de carácter educativo, relativo a la salud o estrictamente comercial. Dichos espacios suelen concentrarse en el centro histórico, en la llamada Lima antigua, aunque muchos de ellos también se encuentran en otras áreas de la ciudad (véase Mapa 4.14).

En definitiva, el déficit de infraestructuras y de servicios básicos existente en Juan Pablo II hace que se establezca una intensa relación de este asentamiento con otros espacios del área urbana ya sea por motivos laborales, educativos, de salud, comerciales o para obtener algún otro tipo de servicio. En la articulación de estas relaciones, como se señalará más adelante³⁸, el transporte colectivo jugará un rol de primordial importancia.

³⁸ Véase capítulo 5. El servicio de transporte colectivo metropolitano.

CAPÍTULO 5

EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO

En una ciudad donde la mayor parte de las actividades y funciones urbanas están localizadas en el área central y donde sus periferias tengan fundamentalmente un carácter mono funcional, las posibilidades de los sectores populares de integrarse en las dinámicas de la ciudad y, con ello, de iniciar el camino para superar la situación de pobreza en la que se encuentran pasará por la posibilidad de acceder a los espacios donde se desarrollan estas actividades. Dadas las distancias que separan el espacio residencial de una gran parte de la población en situación de pobreza de los espacios donde se ofrecen estas oportunidades, dicha accesibilidad solo podrá ser resuelta en medios de transporte motorizados. Y entre los que se encuentran en la ciudad, el único capaz de realizar esta función es el transporte colectivo. Para las personas de bajos recursos, entonces, sus posibilidades de acceso al centro de la ciudad estarán profundamente condicionadas por el sistema de transporte colectivo presente en la ciudad.

La importancia de dicho sistema de transporte obliga a realizar un análisis detallado de éste. Del servicio que éste preste dependerán en buena medida las posibilidades de sobre vivencia y de superación de los pobres de la ciudad. Este capítulo aborda esta cuestión. Para ello, en primer lugar, se realizará una aproximación al sistema de transporte colectivo de Lima que permita comprender los aspectos que se van a analizar. En segundo término se analizará el papel que juegan los dos principales agentes del transporte de la ciudad, la administración pública y los operadores, señalando aquellos elementos relevantes que permitan comprender las características de la operación del servicio en la actualidad. A continuación se analizarán dichas características con el objetivo de señalar los mecanismos que puedan configurar elementos de eficiencia social. A su vez, en cuarto lugar, se identificarán aquellos elementos que puedan suponer graves deficiencias del sistema. Finalmente, se analizará la oferta de transporte colectivo presente en Juan Pablo II con el objeto de averiguar si éste puede dar respuesta a las necesidades de desplazamiento de su población.

5.1 EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO: A MODO DE INTRODUCCIÓN

El transporte urbano en su conjunto es una actividad capital en el funcionamiento de una ciudad. La forma como se desarrolla esta actividad depende de múltiples factores: la herencia histórica, el sistema urbano en el cual está implantado, la percepción que de esta actividad tienen los responsables políticos, el poder adquisitivo de la población, la sensibilidad social y ambiental de la sociedad, etc.

En el caso de Lima Metropolitana el sistema de transportes que hoy impera en la ciudad es fruto, esencialmente, por una parte de la herencia histórica y de la estructura urbana y funcional del territorio en el que se inserta y, por otra, de la política económica iniciada por el gobierno de Alberto Fujimori a principios de la década de los noventa. Las reformas en materia de transportes introducidas progresivamente por este gobierno, especialmente la liberalización de la importación de vehículos usados y la desregulación del transporte colectivo, han significado la consolidación de un sistema de transportes que si bien ha comportado graves deficiencias también ha producido eficiencias sustanciales.

Actualmente, tal como se puede apreciar en el Gráfico 5.1, Lima es una de las ciudades de América Latina dónde la proporción de desplazamientos en transporte colectivo es más elevada: el 80%. En los apartados siguientes se procurará caracterizar este sistema de transporte.

5.1.1 La herencia histórica

En los capítulos anteriores¹ se ha analizado la estructura urbana de la ciudad de Lima así como la distribución de sus funciones urbanas². Del análisis realizado se ha extraído, al menos, una conclusión: tanto una como otra condicionan notablemente el sistema de transporte en general y, especialmente, el transporte colectivo.

¹ Véanse Capítulos 3 y 4.

² Véase 4.3 *La articulación del espacio local al entorno distrital y metropolitano*.

En los próximos apartados se caracterizará el sistema de transporte colectivo de Lima Metropolitana para comprender en que medida resuelve las necesidades de la población en situación de pobreza. Pero antes conviene conocer cuál ha sido su herencia histórica, qué razones lo han llevado a tener la conformación actual.

En el año 1851 se inauguró la primera línea de ferrocarril de Lima. A esta línea, que conectaba la ciudad amurallada con el puerto del Callao, le siguieron las de Lima-Miraflores-Chorrillos (1857) y la que unía Lima con el núcleo de Magdalena Vieja y el balneario de Magdalena del Mar (1875) (véase Mapa 5.1). En 1878, ocho años después de que se derrocaran las murallas y se iniciara un importante proceso de expansión urbana, se inauguraba el primer tranvía de carácter urbano: un vagón sobre raíles tirado por dos mulas (Regal, 1965).

A partir de entonces se inició un proceso de expansión y modernización de este servicio de transporte. A finales de la década de los años 1920 Lima contaba con dos líneas urbanas³ y tres de interurbanas⁴ que cubrían prácticamente toda la ciudad y sus áreas de expansión (Regal, 1965). Esta red de tranvías estableció un verdadero sistema integrado dónde las rutas se complementaban en puntos de conexión predeterminados y dónde incluso se viajaba con *boletos de transferencias*⁵. Fue, pues, el primer sistema de transporte colectivo que operó en la ciudad (IMP, 1998).

Con los ferrocarriles y tranvías Lima pudo resolver bastante satisfactoriamente el problema del transporte de pasajeros durante la primera etapa de desarrollo del siglo XX. Paralelamente, a medida que se fue extendiendo el área urbana, surgieron transportistas individuales que con varios vehículos automotores, especialmente omnibuses, iban cubriendo progresivamente las áreas de la ciudad que el tranvía no cubría. La competencia establecida por este nuevo sistema de transporte, junto con los altos costes de operación que tenía la empresa, la carencia de modernización

³ Urbanito Barrios Altos y Urbanito Azángaro

⁴ Lima – La Punta, Lima – Chorrillos y Lima – Magdalena

⁵ Billetes que permitían el trasbordo entre diferentes líneas y unidades de transporte.

del sistema que esto generaba, la falta de continuidad del suministro eléctrico y la ausencia de una política de transporte por parte del Estado que dejaba de lado su responsabilidad con este importante servicio urbano, hizo que progresivamente el servicio fuera deficitario iniciándose una profunda etapa de crisis en este sector. Progresivamente las diferentes líneas fueron disminuyendo sus unidades hasta que los tranvías dejaron de circular definitivamente en 1964 (Dorich, 1996).

Como una forma de sustituir a los tranvías, en el año 1965 el Concejo Provincial de Lima creó la empresa Administradora Paramunicipal de Transportes de Lima (APTL). Paralelamente, con la multiplicación de empresas de transporte colectivo y como consecuencia de la congelación de las tarifas impuesta por el gobierno central pese a la subida del coste de la vida, se produjo una difícil situación económica que obligó a algunas de las empresas más importantes de omnibuses a liquidar sus servicios tras varios años de fructífera operación. Esta situación fue aprovechada por nuevas empresas que empezaron a invadir el mercado con un nuevo vehículo: el microbús.

Lejos de lo que se esperaba, la empresa APTL, nacida con el objetivo de cubrir las necesidades de desplazamiento que requería una población cada vez más numerosa asentada en una ciudad cada vez más extensa, cubrió una parte muy pequeña de la demanda. Sus perspectivas de desarrollo se fueron reduciendo progresivamente a causa de los altos costes que tuvo que enfrentar como consecuencia de una carencia de innovación en sus sistemas de trabajo, la creación de lugares de trabajo innecesarios, la competencia desleal de los servicios de transporte en microbús tanto desde el punto de vista tarifario como de operación, y, sobre todo, de un sistema administrativo sin una estructuración definida. Todo ello pese al espaldarazo económico que recibió del Estado que año tras año cubría los déficits económicos de la explotación del servicio (Dorich, 1996).

Ante esta situación la APTL fue reduciendo sus servicios facilitando la proliferación cada vez más creciente del microbús. En los años setenta, las líneas de microbuses y camionetas rurales, vehículos de poca capacidad pero gran flexibilidad que se

habían incorporado al sistema de transporte durante los últimos años, llegaron a cubrir el 90% de la demanda de transporte en Lima Metropolitana (Dorich, 1996).

La crisis de la APTL desencadenó el inicio de una nueva etapa para el transporte colectivo urbano de Lima Metropolitana. En 1975 el gobierno central creó la Empresa Nacional de Transporte Urbano (ENATRU-PERÚ) la cual asumió todo el capital y los recursos tanto humanos como materiales con qué contaba la APTL, asumiendo el Estado el déficit económico. Para ofrecer un servicio adecuado a la necesidad de los ciudadanos ENATRU-PERÚ estableció una red de líneas que cubrían las vías principales de la ciudad.

Si bien durante los primeros años de funcionamiento ENATRU-PERÚ estableció un servicio de transporte bastante satisfactorio, la herencia dejada por la APTL y el encarecimiento de los costes de operación de la empresa pero sobre todo la falta de interés de los diferentes gobiernos que tuvieron la empresa a su cargo para intervenir en este sector, generaron un progresivo deterioro del servicio. Este hecho hizo que el transporte con microbús y camioneta rural ofrecido de forma informal se fuera imponiendo progresivamente sobre el servicio ofrecido por la empresa estatal.

A finales de la década de los ochenta cerca del 95% de los vehículos de transporte colectivo que circulaban por la ciudad ofrecían su servicio de forma informal. Si bien no hay datos fidedignos que así lo confirmen, varias estimaciones indican que, a diferencia de etapas anteriores, la satisfacción de la demanda de desplazamiento era casi total. El desarrollo de la actividad "al margen de la ley" había generado la expansión del servicio en zonas y en horarios hasta entonces no cubiertas por el transporte formal (ILD, 1990).

La elección de Alberto Fujimori como presidente de la República en 1990 supuso el inicio de una nueva etapa para el transporte urbano de Lima Metropolitana; una etapa, de todas formas, con fuertes influencias de la etapa anterior. Siguiendo las tesis de carácter neo-liberal impulsadas tanto desde los organismos financieros internacionales como desde los sectores económicos del interior del país, el nuevo

gobierno central inició una política de liberalización económica que incluyó al sector transporte.

Una de las primeras medidas que se pusieron en marcha fue la liquidación de la empresa ENATRU-PERÚ eximiendo al Estado de toda participación en la prestación del servicio de transporte. Como parte de este proceso, a mediados de 1991, mediante el Decreto Legislativo N°651, se estableció la libre competencia de las tarifas de servicio público de transporte urbano (e interurbano) a todo el país así como el libre acceso a las rutas. Este dispositivo legal, sumado al que permitía la libre importación de vehículos, transformó radicalmente el servicio de transporte colectivo urbano de Lima Metropolitana abriendo una nueva etapa.

Esta nueva etapa, inaugurada a principios de la década de los noventa, se caracteriza fundamentalmente por una amplia extensión de las rutas, una amplia cobertura horaria, elevadas frecuencias de paso, libertad tarifaria, un elevado número de unidades de transporte, la utilización de vehículos inadecuados, la antigüedad del parque automotor, el deficiente mantenimiento de los vehículos, la carencia de control de las autoridades y las actitudes y prácticas inadecuadas de conductores y cobradores.

La carencia de regulación eficiente de la administración pública, derivada de una falta de coordinación entre las diversas administraciones competentes, de una sobreposición de funciones y de la injerencia del gobierno central, especialmente durante el gobierno de Fujimori, por un lado y de la escasa coordinación con los operadores y de la insuficiente planificación y la carencia de políticas de transporte de otra, así como la informalidad y la fuerte atomización empresarial que caracteriza los operadores del servicio, devienen los principales factores explicativos de la constitución de este sistema de transporte colectivo.

Antes de desarrollar esta cuestión, de todas formas, sería bueno presentar, ni que sea brevemente, los diferentes medios de transporte que operan en la ciudad sin los cuales resultaría difícil entender el funcionamiento del sistema de transportes, de la

percepción que los usuarios tienen de éste, de la propia ciudad y del papel que en ésta tienen los medios de transporte colectivo de pasajeros, el objetivo de este capítulo.

5.1.2 El sistema de transporte colectivo de pasajeros: una aproximación inicial

El sistema de transporte de pasajeros de Lima Metropolitana se organiza en torno a dos grandes sistemas interrelacionados entre ellos: el transporte individual y el transporte colectivo. Mientras el primero representa un 85% del parque de vehículos el segundo únicamente representa el 15%. A la vez, mientras el transporte individual resuelve un 20% de los desplazamientos diarios de la población, el transporte colectivo resuelve el 80% restante (DMTU, 2002).

El transporte colectivo urbano se resuelve exclusivamente en transporte viario. Desde que en 1964 desapareció la última línea de tranvías (Regal, 1965), y pese a la existencia de diferentes propuestas de metro⁶ y de la ejecución de algunos tramos, el transporte ferroviario de pasajeros todavía no es una realidad⁷.

El transporte colectivo urbano se resuelve en diferentes tipos de medios de transporte: ómnibuses (55-70 plazas) (véase Fotos 5.1 y 5.2), microbuses (25 plazas) (véase Fotos 5.3 y 5.4) y camionetas rurales⁸ (12-14 plazas) (véase Foto 5.5). Es común que para la realización de los desplazamientos cotidianos de la población el uso de estos medios de transporte se complemente con la utilización de vehículos que si bien no pueden considerarse estrictamente medios de transporte colectivo por su poca capacidad, son utilizados como tales: bici-taxis (2 plazas)

⁶ Desde la década de los sesenta existen varios proyectos de construcción de una red de metro para Lima (Gandolfo, 1990). El último de los proyectos propone una red de carácter radial que cubra las áreas con más demanda de viajes de la ciudad (AATE, 2001).

⁷ El ferrocarril que después de iniciar su recorrido en el puerto del Callao y pasar por el centro de la ciudad se dirige hacia la Sierra Central atravesando el Cono Este es exclusivamente de mercancías. En 1997 se recuperó un tramo de este ferrocarril (entre la estación de Desamparados y San Bartolomé) para el transporte de pasajeros pero este servicio tiene un carácter estrictamente lúdico y únicamente da servicio los fines de semana.

⁸ Si bien popularmente son conocidas como *combis* para este estudio utilizaremos el término camioneta rural para evitar confusiones (en muchas ocasiones, por razones de carácter histórico, a los microbuses tipo *coaster* también se les llama *combis*).

(véase Fotos 5.6 y 5.7), moto-taxis (2 plazas) (véase Fotos 5.8 y 5.9), taxis propiamente dichos (4 plazas) (véase Fotos 5.10 y 5.11) y colectivos⁹ (5-7 plazas) (véase Fotos 5.12 y 5.13)¹⁰. Así, por ejemplo, en el caso de desplazamientos por compra es habitual que el viaje de ida se realice en ómnibus, microbús o camioneta rural y el de vuelta se haga en taxi o colectivo (sobre todo por razones de seguridad¹¹) o en moto-taxi y bici-taxi (sobre todo en el caso de compras a mercados vecinales).

5.1.3 Las tarifas

Las tarifas del transporte colectivo están normadas según el Decreto Legislativo N°651. Con este decreto se pasó de un sistema de tarifas reglamentado a otro totalmente desreglamentado o libre.

Desde entonces las empresas de transporte cobran el pasaje de acuerdo con las tarifas que cada una de ellas define, regulándolas según el mercado. De todas maneras, y pese a la desregulación introducida en el año 1991, se mantienen algunos elementos heredados de la etapa reguladora anterior como la distinción entre los días laborables y los domingos y feriados, y entre los pasajeros "normales", los universitarios y los usuarios en edad escolar.

Las tarifas promedio del transporte colectivo en Lima son las mostradas en la Tabla 5.1. De todas formas, estas tarifas pueden variar sustancialmente en función del tipo de vehículo, el horario, la longitud del recorrido y otros elementos puntuales que puedan afectar tanto a la oferta como a la demanda¹².

⁹ Se trata de taxis normalmente de gran capacidad que realizan rutas fijas a un precio superior a los omnibuses, microbuses y camionetas rurales pero inferior al de un taxi convencional.

¹⁰ La capacidad expresada en estas líneas si bien es la reglamentaria suele sobrepasarse con creces en un buen número de ocasiones.

¹¹ Si bien no hay datos estadísticos que lo confirmen, la percepción general es que no se producen tantos robos en los taxis y colectivos como en los medios de transporte colectivo de gran y mediana capacidad.

¹² La elaboración de esta lista de variaciones fue realizada en base a las entrevistas exploratorias y a la observación directa (véase Anexo V).

Foto 5.1

Lima Metropolitana. Ómnibus.



Fuente: autor

Foto 5.2

Lima Metropolitana. Ómnibus.



Fuente: autor

Foto 5.3

Lima Metropolitana. Microbús.



Fuente: autor

Foto 5.4

Lima Metropolitana. Microbús.



Fuente: autor

Foto 5.5

Lima Metropolitana. Camioneta rural.



Fuente: autor

Foto 5.6

Lima Metropolitana. Bici-taxi.



Fuente: autor

Foto 5.7

Lima Metropolitana. Bici-taxi.



Fuente: autor

Foto 5.8

Lima Metropolitana. Moto-taxi.



Fuente: autor

Foto 5.9

Lima Metropolitana. Moto-taxi.



Fuente: autor

Foto 5.10

Lima Metropolitana. Taxi.



Fuente: autor

Foto 5.11

Lima Metropolitana. Taxi.



Fuente: autor

Foto 5.12

Lima Metropolitana. Taxi colectivo.



Fuente: autor

Foto 5.13

Lima Metropolitana. Taxi colectivo.



Fuente: autor

Tabla 5.1

Lima Metropolitana. Tarifas del transporte colectivo (en nuevos soles), 2004 ¹

	Diario	Domingos y feriados ²
Normal	1,00	1,20
Universitario	0,60	--
Escolar	0,30	--

Fuente: elaboración propia³

¹ Durante los últimos años la tarifa del transporte colectivo ha estado congelada. Sin embargo, a fines de 2004 se produjo una subida sustancial de las tarifas quedando éstas fijadas "oficialmente" en 1,20 nuevos soles el pasaje normal, en 0,80 el universitario, en 0,50 el escolar y en 1,40 el de domingos y feriados. De todas formas, dado que la mayor parte de entrevistas en profundidad se realizaron con anterioridad a la subida del transporte se ha creído conveniente respetar las tarifas anteriores.

² Festivos.

³ En base a información obtenida de las empresas y sindicatos del transporte corroborada mediante trabajo de campo (véase Anexo V).

Tipo de vehículo. Por norma general los omnibuses cobran el pasaje un poco más barato que los microbuses y las camionetas rurales. En un día laborable, por ejemplo, el coste del viaje en un ómnibus suele ser de 1,00 nuevo sol mientras que en el resto de vehículos se paga 1,20 nuevos soles¹³. Este hecho se debe a los menores costes de operación que tienen estos vehículos con relación al número de pasajeros que pueden transportar, pero también como una forma de reclamo ante la menor velocidad que los omnibuses desarrollan respecto a los microbuses y, especialmente, las camionetas rurales que realizan el mismo recorrido.

Horario. Las tarifas pueden variar sustancialmente en función del horario en que se realiza el recorrido. Así, las tarifas aumentan o disminuyen de acuerdo con la demanda de pasajeros de cada horario. Es común, por ejemplo, en este sentido, que las tarifas aumenten durante la noche. A la vez, se pueden producir diferencias en función del sentido del viaje. Así, es habitual una reducción del precio base, que fácilmente puede llegar al 50% del pasaje, en los viajes de madrugada en el sentido centro-periferia o de anocheada y noche en el sentido inverso.

Longitud del recorrido. Este es un importante elemento distorsionador de la tarifa. Para recorridos largos, como por ejemplo de Lima a Ancón, de Lima a Chosica, o de Lima a Lurín, el precio del pasaje es sustancialmente más elevado pudiendo llegar a los 2,00 o 2,50 nuevos soles.

En otros casos, pese a que las tarifas anunciadas en lugares casi siempre bien visibles del vehículo no especifican diferencias de precio en función de la longitud del recorrido, este es a menudo un elemento distorsionador de la tarifa. Así, por ejemplo, algunas rutas con recorridos sumamente largos permiten al transportista definir varios tramos del recorrido de tal modo que le posibilita cobrar varios pasajes a los usuarios el destino de los cuales es a gran distancia. Este es el caso, por ejemplo, de algunas rutas que inician su recorrido en el distrito de Carabayllo, recorren la avenida Túpac Amaru y cobran 50 céntimos hasta Independencia y 1,00

¹³ Antes de la subida general de precios del año 2004 mientras los microbuses y las camionetas rurales cobraban 1,00 sol en los omnibuses la tarifa oscilaba entre los 80 y 90 céntimos.

nuevo sol hasta el centro de Lima (Plaza Bolognesi); entonces cambian sus avisos y recorren las avenidas Brasil, La Marina y Faucett cobrando nuevamente 1,00 nuevo sol; más tarde, a partir del aeropuerto, inician un nuevo tramo hasta Carabayllo cobrando nuevamente 1,00 nuevo sol. De esta forma, el usuario que sube en la avenida Brasil y quiere ir a Comas tendrá que pagar necesariamente doble pasaje para llegar al lugar de destino.

También es común que en recorridos cortos (a criterio tanto del usuario como del cobrador) y en un principio o final de ruta se produzca una reducción sustancial de la tarifa (normalmente del 50%), una reducción que bien puede ser ofrecida por el cobrador o solicitada por el pasajero¹⁴.

Otros elementos puntuales. Las tarifas de transporte pueden ser modificadas por elementos puntuales que puedan afectar tanto a la oferta como a la demanda. Así, por ejemplo, es común que en días señalados del calendario como los días de fin de año, Fiestas Patrias o Semana Santa el pasaje se doble respecto al de un día laborable.

Es común también que en días de huelga de transporte (bastante habituales a lo largo del año) el pasaje se incremente notoriamente dada la sensible disminución de la oferta de servicio. Esta práctica es habitual entre los transportistas informales que aprovechan estos días para "hacer el agosto".

En este mismo sentido, cada vez es más habitual la incidencia del contexto social y la coyuntura económica en el establecimiento de las tarifas de transporte colectivo. Así, en los últimos años, en plena crisis económica, ha surgido otro pasaje más barato: la china (moneda de 50 céntimos) como la más pura expresión de los bolsillos vacíos y la saturación del mercado.

¹⁴ Tal como se verá en el Capítulo 7 esta práctica es muy común entre las personas en situación de pobreza para reducir sus costes de desplazamiento (véase 7.5 *Estrategias para superar la dificultad de desplazarse*).

De igual forma la subida de las tarifas producida a fines del año 2004 comportó un aumento de la “negociación” individual o colectiva del pasaje dada la dificultad o la imposibilidad de muchos usuarios del servicio de transporte colectivo de hacer frente a las tarifas implantadas por los operadores¹⁵.

5.2 LOS AGENTES DEL TRANSPORTE EN LIMA METROPOLITANA

El actual sistema de transporte colectivo de Lima es el producto de la relación que los diferentes agentes vinculados a él han mantenido desde el inicio de esta actividad. Los intereses de unos y otros han modulado el sistema que conocemos hoy. Así, para comprender el funcionamiento del sistema actual será necesario conocer los fundamentos que rigen la actividad de sus dos principales agentes: la administración pública y los operadores.

5.2.1 La administración pública: falta de regulación

La metrópoli es la expresión de máxima complejidad urbana de una ciudad. En su territorio actúan y se relacionan múltiples organismos de gestión públicos y privados que, necesariamente, tienen que actuar dentro de una visión global o de conjunto. Consecuentemente, su administración y gestión requieren de complejos mecanismos de interrelación y coordinación funcional así como de frecuentes e inevitables transacciones político-administrativas entre los diversos órganos encargados de su funcionamiento. A la vez, la planificación y la gestión de este territorio y de los diversos servicios que se necesitan para su funcionamiento, como el transporte colectivo, tienen que ser vistas a escala metropolitana.

Especialmente durante la década de los años 90, las diferencias de criterio técnico pero especialmente las de carácter político, han hecho de la coordinación entre las diversas administraciones del sector público competentes en materia de transporte

¹⁵ Véase 7. *El transporte colectivo urbano como condicionador de los procesos de cohesión y exclusión social.*

colectivo urbano, de las relaciones entre éstas y los operadores de transporte, y de la planificación y gestión de este servicio, más un hecho aislado que no un objetivo a lograr en bien de la calidad de vida de los ciudadanos¹⁶.

De forma parecida a lo que ocurre en la mayor parte de países en vías de desarrollo, en Perú existe un importante cuerpo legislativo en materia de transporte, tránsito y circulación que define las normas por las cuales se tiene que regular el sector. Pero pese a esta profusión de normas, unas veces por una carencia de definición estricta y otras por una intencionada (re)interpretación de la ley, son frecuentes los solapamientos, las interferencias y las injerencias entre las diversas administraciones competentes.

Si bien se trata de un solo territorio, con una sola población y con un mismo problema de transporte no ha habido una coordinación efectiva de las diferentes administraciones que tienen competencias en la materia. Las diferencias políticas, más que las técnicas¹⁷, son las responsables de esta carencia de coordinación. Así, las sobreposiciones de funciones son comunes y los conflictos todavía lo son más.

Tampoco ha habido una coordinación con los operadores de transporte. El marco legislativo iniciado con lo Decreto Legislativo N°651 así como la proliferación de la informalidad en el sector han hecho muy difícil, si no imposible, esta coordinación.

A la vez, la desvinculación del Estado de toda participación en la prestación del servicio de transporte iniciada con el DL 651¹⁸, la restricción de las competencias municipales en esta materia, la carencia de recursos efectivos para desarrollar cualquier tipo de actividad por parte de las Municipalidades Provinciales y el marco

¹⁶ Cabe señalar, de todas formas, que con el abandono del país del presidente Alberto Fujimori la situación dio un giro sustancial iniciándose una nueva etapa de relación entre las diversas administraciones competentes en materia de transporte.

¹⁷ Esta situación se dio especialmente durante el período gobernado por Fujimori.

¹⁸ *Decreto Legislativo N°651*

operativo marcado por la informalidad han hecho difícil cualquier intento de planificación del transporte colectivo urbano en Lima Metropolitana¹⁹.

Veámoslo con más detalle.

Como se ha anunciado, uno de los rasgos que han caracterizado a las distintas administraciones públicas que operan en la ciudad de Lima es su falta de coordinación y la sobre posición de funciones. Si bien la Constitución establece un régimen especial para la gestión de la capital²⁰, hasta ahora no se han definido claramente cuáles son los criterios y normas requeridas que tienen que regir este régimen. Sea porque los intereses creados hayan preferido no definirlos, sea debido a que no se tiene una noción clara de lo que significa una metrópoli, el caso es que, más de una década después de aprobarse la Carta Magna, no se tenía una idea clara de como se tiene que gestionar la ciudad metropolitana de Lima.

Al no tener claramente establecido lo que se entiende por metrópoli, y todavía menos existir las normas político-administrativas que delimiten funciones y responsabilidades a sus órganos de gestión, se crearon permanentemente conflictos, duplicidades y abandono de responsabilidades.

Lima no tiene ni mucho menos consolidada su autonomía política, económica y administrativa. Formalmente dispone de múltiples competencias en todos los campos, unas competencias, de todos modos, que bien son imposibles de cubrir con los recursos de que dispone, bien se duplican con otros propios de diferentes sectores del poder ejecutivo y con las atribuciones de los gobiernos locales distritales.

¹⁹ Cabe señalar, de todas formas, que en último período legislativo tanto a nivel nacional como municipal se han hecho esfuerzos de coordinación si bien éstos todavía no han revertido la situación establecida por el gobierno anterior.

²⁰ *Constitución Política del Perú, 1993. Título IV. Capítulo XIV. Artículo 196º. La capital de la República (...) tiene régimen especial en la Ley Orgánica de Municipalidades.*

Las municipalidades distritales y las autoridades metropolitanas no tienen una autoridad efectiva: las ordenanzas no se cumplen bien por la carencia de recursos bien por la interposición y la injerencia de una autoridad de rango superior (Victory, 1999).

En Perú la desconfianza de la administración central ante la organización del poder descentralizado no es nueva. El poder ejecutivo pretende ser la institución que asume el desarrollo local. En el caso de Lima, por su importancia como capital de la República, la sensibilidad del poder es todavía más grande. En la década de los años noventa, durante el gobierno de Alberto Fujimori, esta tendencia se hizo más evidente, más todavía si se tiene en cuenta que el alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Alberto Andrade, representaba un importante rival político en la disputa por la presidencia de la República.

La injerencia y la intromisión del gobierno central en asuntos de competencia estricta de la comunidad local, como es el caso de la jurisdicción municipal que la Constitución establece para el transporte urbano de pasajeros, fue un hecho habitual. De este modo, las sobreposiciones de funciones fueron comunes y los conflictos todavía lo han sido más. Si se hace un seguimiento de la relación de normas legales que atentan contra la autonomía municipal se puede constatar fácilmente esta afirmación²¹.

En Perú existe un importante cuerpo legislativo en materia de transportes, tránsito y circulación que, además de definir las normas por las cuales se tiene que regular el sector, señala las administraciones que tienen competencia y los deberes y las responsabilidades de cada una de ellas. Según expresan tanto la Constitución como la Ley Orgánica de Municipalidades, las Municipalidades Provinciales son las autoridades que tienen competencia para regular el transporte colectivo, la circulación y el tránsito²².

²¹ Alberto Adrianzén y Santiago Peraglio (Adrianzén y Peraglio, 1996) de una parte y Michel Azcueta (Azcqueta, 2001) por otra hacen una interesante reflexión en torno de esta cuestión.

²² Constitución Política del Perú, 1993. Título IV. Capítulo XIV. Artículo 192°. *Las municipalidades tienen competencia para: 4. Organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su*

Pero pese a estas disposiciones, las normas introducidas durante el período dominado por Alberto Fujimori convirtieron en papel mojado la normativa anterior. La promulgación del Decreto Legislativo N°651 en Julio de 1991 supuso uno de los primeros casos de interferencia de la función municipal de regulación y control de transporte urbano. Tal y como se ha expresado en líneas anteriores, el citado decreto establecía la libre competencia de las tarifas de servicio público de transporte urbano así como el libre acceso a las rutas, una función netamente urbana. La vigencia de este DL fue ratificada en Abril de 1992 (tras el autogolpe de Estado y la disolución del Congreso el 5 de Abril de 1992) mediante el Decreto Legislativo N°25457²³ en una nueva muestra de invasión de competencias por parte del gobierno central.

En esta misma línea fue promulgada la Resolución Suprema N°012-95-MTC²⁴ en que, unilateralmente, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción creaba una comisión encargada de estudiar los problemas vinculados al transporte y tránsito en las provincias de Lima y el Callao.

La promulgación del Decreto Supremo N°12-95-MTC supuso un nuevo caso de invasión de competencias municipales en el área del transporte urbano. Con esta nueva norma, si bien se conservaba para la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao su papel de entes reguladores en el ámbito de su jurisdicción, se reservaba al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción el papel de ente normativo a escala nacional y a la Policía Nacional del Perú las funciones de control²⁵. Los Decreto Supremo N°026-99-

responsabilidad. Ley Orgánica de Municipalidades, 1984 (Ley N°23853 de 8 de Junio). Título I. Capítulo IV. Artículo 10°. *Las municipalidades son competentes para: 5. Regular el transporte colectivo, la circulación y el tránsito.*

²³ Decreto Legislativo N°25457.

²⁴ Resolución Suprema N°012-95-MTC. *Crean comisión encargada de estudiar los problemas vinculados al transporte y tránsito en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.*

²⁵ Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (Decreto Supremo N°12-95-MTC). Título I. Capítulo I. Artículo 1° i Título IX. Capítulo II. Artículo 40°.

MTC²⁶, Decreto Supremo N°045-99-MTC²⁷ y Decreto Supremo N°023-2000-MTC²⁸, complementarios del anterior, siguieron la misma dirección.

Del mismo modo que en los casos anteriores, la promulgación de la Ley N°26719²⁹ en 1996, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N°27181)³⁰ en 1999 y los Decreto Supremo N°046-2000-MTC³¹ y Decreto Supremo N°047-2000-MTC³² en el año 2000, también supuso una invasión de competencias municipales por parte del gobierno central.

Pese a la desaparición de la escena política de los mandatarios que protagonizaron la década anterior en la ciudad de Lima, Alberto Fujimori y Alberto Andrade, a la distensión de las relaciones entre el gobierno central y el gobierno metropolitano, al clima de colaboración establecido entre estas instituciones y a la voluntad de descentralización del Estado del nuevo gobierno liderado por Alejandro Toledo expresado con la promulgación de la Ley de Descentralización³³ y la nueva Ley Orgánica de Municipalidades³⁴, sigue existiendo una concentración de poder en el gobierno central que dificulta en mayor o menor medida la acción política desde las administraciones locales y provinciales metropolitanas.

²⁶ Decreto Supremo N°026-99-MTC. Dictan normas para la aplicación de la primera disposición transitoria del Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros.

²⁷ Decreto Supremo N°045-99-MTC. Amplían plazos de Primera Disposición Transitoria del Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros.

²⁸ Decreto Supremo N°023-2000-MTC. Amplían plazos para aplicación de lo dispuesto en artículo y disposición transitoria del Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros.

²⁹ Ley N°26719. Aprueban normas para el otorgamiento de la buena pro en procesos de licitación para la concesión de rutas de servicio de transporte público de pasajeros.

³⁰ Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N°27181).

³¹ Decreto Supremo N°046-2000-MTC. Precisan que la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre derogó disposición complementaria del Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros.

³² Decreto Supremo N°047-2000-MTC. Suspenden otorgamiento de permisos excepcionales al amparo del D.S. N°015-98-MTC para prestar servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Lima y Callao.

³³ Ley de Bases de la Descentralización N° 27783 de Julio de 2002.

³⁴ Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 de Mayo de 2003.

Durante los últimos quinquenios las relaciones entre Lima y el Callao no han sido menos complejas. A pesar de compartir buena parte de los desplazamientos que se realizan en la ciudad, no ha habido una gestión conjunta clara y efectiva en materia de transporte. Otra vez, los criterios políticos más que los de carácter técnico han primado en esta relación³⁵.

Si bien la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre señala que cuando dos ciudades tienen continuidad urbana, como en el caso de Lima y el Callao, para operar en rutas que crucen ambas jurisdicciones los operadores tienen que contar con los permisos otorgados de común acuerdo por ambas municipalidades, en numerosas ocasiones, y pese a la existencia de un plan de rutas de interconexión entre ambas provincias, durante hace más de una década la Municipalidad del Callao ha otorgado unilateralmente permisos a diferentes operadores con sede social en el Callao para circular por Lima³⁶ aduciendo al derecho al trabajo que recoge la Constitución.

Este hecho ha significado que también en numerosas ocasiones la Municipalidad de Lima haya tomado medidas drásticas para impedir la actividad de estas empresas dentro de su jurisdicción aduciendo la necesidad de regular la circulación de vehículos de transporte para evitar el empeoramiento de la ya caótica situación del tránsito en esta área³⁷.

Esta situación, que sin duda dificulta una gestión eficaz del transporte, se repite con las provincias contiguas de Canta, Cañete y, muy especialmente, Huarochirí. La actuación unilateral llevada a término en reiteradas ocasiones por las autoridades

³⁵ Durante buena parte de la década de 1990, Alberto Fujimori estableció una alianza política con Alexander Kouri, alcalde provincial del Callao, el objetivo de la cual era, básicamente, impedir que una gestión eficaz de Alberto Andrade, alcalde provincial de Lima, pudiera darle la popularidad suficiente como para disputarle la presidencia de la República en los comicios electorales siguientes. De todas formas, pese a la desaparición de la escena política de sendos mandatarios, los conflictos entre ambas municipalidades siguen presentes en la escena política actual.

³⁶ Se calcula que a principios del año 2002 circulaban por Lima 5.705 vehículos de transporte colectivo procedentes del Callao sin la autorización correspondiente de la Municipalidad Metropolitana de Lima (DMTU, 2002).

³⁷ Véase, por ejemplo, *La República*, 7 de Mayo de 2002.

municipales de estas provincias ha sido motivo de enfrentamiento entre las diferentes administraciones en varias oportunidades dada la distorsión que este hecho provoca en los intentos de regulación del transporte colectivo iniciados por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Si bien en menor medida, la sobreposición de competencias de orden metropolitano con competencias de orden distrital también ocurre a menudo. La carencia de presupuesto de las municipalidades provinciales junto con la falta de reconocimiento de la autoridad metropolitana, hace que los planes de desarrollo a nivel metropolitano encuentren enormes dificultades para llevarse a cabo. Ocurre a menudo, por ejemplo, que pese a que el plan metropolitano correspondiente califica un área como sistema viario, las municipalidades distritales las "dejen" urbanizar para obtener más ingresos con las consecuencias que ello supone para la implementación de un plan (IMP, 1998).

Si bien a priori no tenía ninguna competencia en materia de transportes, el Poder Judicial se convirtió durante el mandato de Alberto Fujimori en uno de los actores más determinantes en esta cuestión. El control *de facto* que durante este período el gobierno central ejerció sobre este poder del Estado, le permitió controlar cualquier intento de la Municipalidad Metropolitana de Lima de regular el servicio de transportes en su área de jurisdicción.

Si bien en algunas ocasiones ante la promulgación de una norma dictada por la Municipalidad Metropolitana de Lima el gobierno central presionó al Poder Judicial para que la declarara inconstitucional, el recurso más empleado fue la interposición de un recurso de amparo delante de los tribunales. La obligación de "reponer las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional" que establece la Ley de Habeas Corpus y Amparo³⁸ la hizo muy atractiva para los opositores a los intentos reguladores de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Amparándose en la supuesta violación del derecho al trabajo de las normas que la Municipalidad Metropolitana de Lima emitía, este

³⁸ Ley de Habeas Corpus y Amparo (Ley N°23506 de 8 de Diciembre de 1982).

recurso fue utilizado en numerosas ocasiones tanto por las autoridades municipales de las provincias contiguas a Lima como por las diferentes asociaciones de transportistas, siempre en connivencia con el gobierno central, paralizando cualquier intento de la Municipalidad Metropolitana de Lima de regular el servicio de transportes.

Con el objetivo de poner fin a las confrontaciones entre las diversas administraciones competentes en materia de transportes en la área metropolitana de Lima, en las postrimerías del decenio pasado se constituyó el Consejo de Transporte Metropolitano de Lima y Callao como entidad coordinadora entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao pero desgraciadamente este intento de coordinación no obtuvo los resultados esperados (IMP, 1998).

La Comisión de Transporte del Congreso de la República del Perú, pese a que únicamente tiene competencias en materia de estudios, análisis, proposición de iniciativas legislativas y fiscalización de las políticas de transporte de las diferentes administraciones públicas, tomó en varias ocasiones la iniciativa de intentar poner de acuerdo a los diferentes agentes con competencias en materia de movilidad pero sus intentos fueron infructuosos. El poco poder efectivo del Congreso de la República durante el periodo gobernado por Alberto Fujimori y, especialmente, la preeminencia de los intereses políticos partidarios por encima de las cuestiones técnicas, hipotecaron cualquier intento de la Comisión para adelantar en materia de coordinación de los agentes de la movilidad.

Como se apuntó al inicio de este apartado, otro de los rasgos que han caracterizado a la administración pública en materia de transportes es la escasa coordinación con los operadores del sector. Desde que en 1991 se liberalizó el sector del transporte urbano el control efectivo de este servicio lo llevaron a término los propios operadores de transporte con la connivencia del gobierno central. El escaso margen de actuación dejado a la Municipalidad Metropolitana de Lima y a

la Municipalidad Provincial del Callao con el DL 651 como entes reguladores del transporte en sus respectivas áreas jurisdiccionales así lo permitió.

Este marco legislativo permitió a los operadores operar de una forma libre y desregularizada y, lo que es más importante, con la libertad de saberse inmunes ante los intentos reguladores del sector público.

A la vez, el marco legislativo ahora mencionado y la defensa que de éste hacía el gobierno central, inhibió en gran medida la posibilidad de establecer cierta coordinación entre las administraciones provinciales y los operadores del transporte. En este sentido, los intentos de la Municipalidad Metropolitana de Lima para hacer del transporte colectivo un servicio y no un producto mercantil más resultaron infructuosos. Durante la década de los noventa esta coordinación, esencial y necesaria para garantizar un servicio de transportes con un mínimo de calidad, fue escasa o nula provocando en buena medida los desórdenes de carácter urbanístico y transportístico que hoy padece la ciudad.

Finalmente, como se anotó al inicio de este apartado, el tercer rasgo característico de la administración pública en materia de transporte urbano es su falta de planificación. Así es, la gestión y la administración metropolitana requiere de un instrumento fundamental para su acción: la planificación. La correcta dirección y organización del territorio metropolitano no es posible sin la planificación, el principal instrumento de que dispone la administración para regular el desarrollo urbano.

Durante las últimas décadas la planificación en materia de transportes (también en materia urbanística y muchos otros campos) en Lima Metropolitana ha sido escasa. Por una parte por la carencia de claridad de responsabilidades en esta materia entre las diferentes administraciones y de otra, especialmente en la etapa del

régimen fujimorista, por la injerencia constante del gobierno central en los intentos llevados a término por las administraciones que tenían iniciativas en este sentido³⁹.

A la carencia de claridad de responsabilidades para la gestión metropolitana y a la injerencia del gobierno central se añade la limitada disponibilidad de recursos⁴⁰. Todo ello se ha traducido en una escasa planificación en general y particularmente en materia de transportes. El marco legal comenzado con el DL 651 tampoco ha permitido desarrollar una acción de planificación efectiva en cuanto que no permitía la incidencia del sector público en el desarrollo de la actividad.

Durante la década de los años noventa, después que en 1987, 1988 y 1989 se aprobaron respectivamente el Plan del Centro de Lima, el Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANMET) y el Plan de Transporte, no se elaboró ningún documento específico de planificación del transporte de ámbito metropolitano. Si bien se realizaron algunos estudios referentes a esta materia (Cuanto, 1995) y se desarrollaron algunos planes que hacían referencias a la cuestión del transporte (Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010 y Plan Vial 1990) ninguno de éstos trató de forma específica el transporte metropolitano. La única experiencia positiva en este sentido, la creación de la Oficina Metropolitana de Urbanismo, Planificación, Programas y Proyectos (Pro Urbe) en 1990 fue dilapidada un año más tarde por el mismo alcalde que la había creado.

Además de escasos, estos intentos de planificación que pretendieron influir en la realidad pautándola, modificándola, ordenándola y otorgándole un contenido técnico-legal, muy frecuentemente no tuvieron el éxito esperado. Se pueden mencionar tres razones que pueden explicar el porqué fue así: la existencia de intereses políticos que primaban los intereses particulares respecto a los colectivos; la presencia de intereses económicos que se enfrentaron siempre a este tipo de

³⁹ Ya se ha comentado en el apartado 5.2.1 *La administración pública: falta de regulación* como cualquier intento de regulación del servicio de transportes llevado a término por la Municipalidad Metropolitana de Lima era vetado inmediatamente por el gobierno central.

⁴⁰ Catalina Victory (Victory, 1999) hace un excelente análisis de esta cuestión en los diversos países de América Latina.

propuestas: urbanizadores, constructores y capital inmobiliario; y la fragilidad de las recomendaciones en un país que no respeta necesariamente las disposiciones vigentes siendo, incluso, muchas veces, violadas por el propio Estado (Sánchez León, 1990).

Independientemente de estas cuestiones, además, existe un factor de carácter estrictamente electoral que ha tenido una importante incidencia en la planificación del transporte, especialmente en la calidad y efectividad de ésta. Si bien la planificación más útil, realista, eficaz y manejable sea aquella realizable a medio y largo plazo, las necesidades electorales llevaron muchas veces la priorización de una planificación basada en la realización a corto plazo (durante el periodo legislativo en curso) y con los recursos disponibles. Esta visión del arco temporal a planificar generó la desestimación de proyectos de gran envergadura que podían representar verdaderamente un salto cualitativo en materia de transporte colectivo urbano⁴¹.

La ausencia de políticas de transporte urbano ha conducido a una gran variedad de medidas de planificación que se han entrecruzado, sobrepuesto, contradicho y hasta anulado. Cuestiones como la regulación del tránsito, la descongestión del centro, la programación de obras viarias, la coordinación entre entidades públicas de prestación del servicio, la fiscalización y el reparto de las contribuciones financieras y sociales, el planteamiento de alternativas y sus estudios de factibilidad, etc. se han tratado fracturadamente sin que hayan existido políticas integrales de la planificación del transporte en la ciudad.

Cabe señalar, en este sentido, que el derrocamiento del régimen fujimorista y el reestablecimiento de la normalidad democrática ha supuesto un importante giro en materia de planificación del transporte. En esta nueva etapa se ha dado un significativo impulso a la planificación del sistema de transporte colectivo a gran escala.

⁴¹ El caso más enigmático, en este sentido, es el del Tren Eléctrico.

Así, si bien se ha desestimado el proyecto del Tren Eléctrico en su conjunto⁴² como herramienta para estructurar el nuevo sistema de transporte colectivo de la ciudad, se ha empezado a desarrollar un nuevo macro-proyecto, el proyecto COSAC, que pretende mejorar las condiciones de movilidad de la población de Lima Metropolitana mediante un sistema moderno de transporte por ómnibus de alta capacidad que circularán en vías segregadas (Getinsa & Taryet, 2003).

Asimismo, y paralelamente, se ha realizado un detallado estudio sobre la movilidad a escala metropolitana (Yachiyo, 2005) que debe permitir diseñar con más precisión las políticas y los planes que deben llevarse a cabo para mejorar la movilidad en la metrópoli limeña⁴³.

5.2.2 Los operadores: informalidad y atomización empresarial

En un contexto de liberalización absoluta del sector transportes como es el caso de Lima Metropolitana los operadores juegan un papel de primer orden. Los criterios de operación (rutas, horarios, frecuencias, parque automotor...), las relaciones con la administración y la coordinación interna del sector condicionarán en gran medida el servicio que éstos prestarán a la ciudadanía. La satisfacción (o no) de las necesidades de desplazamiento de la población dependerá, en buena parte, del servicio que estos ofrezcan.

Quizás dos de los elementos más característicos que definen el conjunto de los operadores son la informalidad y la atomización empresarial. Actualmente, cerca de la mitad de los operadores de transporte del área metropolitana de Lima ejercen su actividad de forma informal (DMTU, 2002). Las razones de esta informalidad son diversas pero pesan especialmente los argumentos de carácter histórico, económico y, también, político.

⁴² Se conservan algunas partes de éste.

⁴³ Cabe señalar que, desgraciadamente, el proyecto COSAC se definió con anterioridad a la finalización del estudio de movilidad realizado por Yachiyo Engineering con lo cual, muy probablemente, buena parte de las disfunciones detectadas por dicho estudio no tendrán respuesta en la implantación de este proyecto y deberán esperar muchos años antes de poder ser atendidas.

A la vez, y desde principios de la década de los noventa, el sector ha padecido un profundo proceso de atomización empresarial. La razón se encuentra, fundamentalmente, en las facilidades obtenidas de la administración con la promulgación del DL 651 para poder ejercer esta actividad económica en un momento de aumento del desempleo y de las dificultades para encontrar trabajo.

Antes de entrar en estas cuestiones, de todas formas, y para entender mejor el funcionamiento del servicio, nos fijaremos en la forma de operación y de organización interna de los operadores.

En Lima Metropolitana existen por lo menos cuatro grandes tipos de empresas que dan servicio de transporte colectivo urbano:

- **Empresas con autorización municipal y flota propia.** Empresas que tienen autorización de la municipalidad provincial para ejercer la actividad de transporte y que disponen de vehículos propios.
- **Empresas con autorización municipal sin flota propia.** Empresas que tienen autorización de la municipalidad provincial para ejercer la actividad de transporte y que no disponen de vehículos propios. Estas empresas "alquilan" su autorización a empresas que si bien tienen vehículos propios no tienen autorización de la municipalidad provincial correspondiente para ejercer la actividad de transporte de pasajeros.
- **Empresas con flota propia que "alquilan" la autorización municipal.** Empresas que disponen de vehículos propios pero que no tienen autorización de la municipalidad provincial para ejercer la actividad de transporte de pasajeros. Estas empresas "alquilan" la autorización a una que disponga de ella. Este alquiler suele ser diario si bien en algunos casos se puede hacer para periodos de tiempo más largos o por cada recorrido cumplido.

- **Empresas con flota propia sin autorización municipal.** Empresas con vehículos propios que no tienen autorización de la municipalidad provincial para ejercer la actividad de transporte ni la "alquilan" a una empresa que disponga de ella.

Independientemente de que tipo sean, mientras algunas empresas disponen de un único vehículo otras sobrepasan largamente el centenar de unidades (DMTU, 2002).

Independientemente de la autorización municipal estas empresas pueden estar registradas en la SUNAT⁴⁴ y pagar los impuestos correspondientes a su actividad o no.

La operación del servicio se organiza, a parte de sobre el vehículo, a partir de tres puntales: el conductor, el cobrador y el tarjetero o el datero.

- **Conductor.** El conductor, que a menudo es también el propietario del vehículo, se encarga de conducir el vehículo y de controlar el tiempo y la recaudación. También realiza tareas de control de los agentes de tránsito para evitar ser sorprendido, haciendo alguna infracción. En el caso de ser el propietario del vehículo es la persona que responde en caso de infracción. En algunos casos, los conductores de ómnibus también pueden hacer la tarea de cobrador.
- **Cobrador.** El cobrador se encarga de cobrar el pasaje a los pasajeros y de captar los pasajeros anunciando verbalmente el recorrido que efectuará el vehículo. Igual que el conductor también realiza tareas de control de los agentes de tránsito para evitar ser sorprendidos haciendo una infracción.
- **Tarjetero.** En el caso de empresas que rehúsan la competencia entre sus vehículos para recoger más pasajeros y que por lo tanto establecen una frecuencia de paso y definen el tiempo que tiene que tardar cada uno de los vehículos a realizar el recorrido y cada uno de sus tramos, los tarjeteros son las

⁴⁴ Superintendencia Nacional de Administración Tributaria

personas encargadas de "marcar" las tarjetas que lleva cada uno de los vehículos para controlar los elementos ahora citados.

- **Datero.** En el caso de empresas, normalmente las informales o las que "alquilan" la autorización de ruta a otra empresa, que no rehúsen la competencia entre sus vehículos para recoger más pasajeros y que por lo tanto no establecen una frecuencia de paso ni definen el tiempo que tiene que tardar cada uno de los vehículos a realizar el recorrido y cada uno de sus tramos, los dateros son las personas encargadas de informar a los conductores de los vehículos de una o más empresas que realicen una misma ruta del tiempo que hace que ha pasado el vehículo precedente. Esta información es útil a los conductores para valorar si van a una distancia adecuada respecto al vehículo que lo precede, si le conviene acelerar la marcha para adelantarlo, o bien si le es más productivo retardar la marcha para dejar tiempo para que la ruta se llene nuevamente del máximo número de pasajeros.

Por norma general los conductores no tienen un contrato de trabajo que los vincule a la empresa para la cual trabajan. Asimismo, en muy pocas ocasiones tienen un seguro que los cubra.

Excepto en contadas ocasiones, los cobradores no tienen un contrato de trabajo que los vincule a la empresa para la cual trabajan. Normalmente sólo existe un acuerdo verbal que se puede deshacer en cualquier momento. En el caso de haber un contrato de trabajo el cobrador recibe un sueldo preestablecido; el cobro suele ser mensual. En el caso de no haber un contrato de trabajo, el cobro suele ser diario y puede ser una cantidad prefijada o una proporción de la recaudación del día. A parte del sueldo el cobrador suele llevarse una *cutra*⁴⁵.

⁴⁵ Parte de la recaudación que se esconde y no se entrega al operador, normalmente el propietario del vehículo.

Los tarjeteros pueden tener contrato de trabajo o no. En caso de no tenerlo no suelen estar asegurados. Suelen cobrar unos sueldos preestablecidos que se hacen efectivos diariamente, semanalmente o mensualmente indistintamente.

Los dateros trabajan por su cuenta, sin ninguna relación de tipo laboral con las empresas de transporte. Debido a ello no tienen un sueldo preestablecido; de cada uno de los vehículos al que facilita información recibe una cantidad de dinero determinada por la voluntad del conductor y/o el cobrador del vehículo que suele ser de 10 céntimos.

Todo ello conlleva, en la mayoría de los casos, que el sueldo dependa de la demanda y de la capacidad de absorberla lo cual condicionará enormemente las estrategias de operación del servicio (rutas, paraderos, horarios, frecuencias, tarifas, etc.).

La prestación del servicio, con respecto a la estrategia para la recogida de pasajeros, se suele llevar a término de dos formas distintas:

- **Empresas que basan el servicio en la competencia de sus vehículos.** Son empresas que estimulan la competencia entre sus vehículos para recoger el máximo número de pasajeros. No tienen predefinido un tiempo con el que tienen que realizar el recorrido ni cada uno de sus tramos. Los dateros se encargan de informar a los conductores y/o cobradores del tiempo que hace que ha pasado el último vehículo de aquella ruta para que estos valoren la posibilidad de acelerar la marcha, reducirla o mantener la que ya llevaban. Suelen utilizar esta estrategia las empresas informales o bien aquellas que han "alquilado" la autorización para ejercer la actividad de transporte en una ruta determinada a otra empresa pues su sueldo depende del número máximo de pasajeros que recojan. Esta estrategia genera una alta velocidad de circulación y tiempos mínimos de carga y descarga de pasajeros con la inseguridad y peligrosidad que esto conlleva tanto para la circulación y el tránsito como para

los pasajeros en particular. Suelen utilizar esta estrategia las empresas con vehículos pequeños: microbuses y, muy especialmente, camionetas rurales.

- **Empresas que basan el servicio en la cooperación de sus vehículos.** Son empresas que rehúsan la competencia entre sus vehículos para recoger el máximo número de pasajeros. Basan su estrategia en la cooperación entre vehículos y en la regularidad de paso. Definen el tiempo con el que se tiene que efectuar el recorrido y cada uno de sus tramos, y se establece el control mediante unos puntos de control situados en puntos determinados del recorrido. Suelen utilizar esta estrategia las empresas consolidadas, con un elevado número de vehículos, normalmente grandes, y que no tengan excesiva competencia de otras empresas. Esta estrategia conlleva, por lo general, velocidades moderadas, respeto por los paraderos y tiempo de parada relativamente aceptables, lo cual implica unos niveles de seguridad tanto para los pasajeros como para el tránsito y la circulación por lo general bastante aceptables.

Buena parte de los operadores de transporte de Lima Metropolitana (no hay ni siquiera datos estimativos sobre la cuestión) están organizados en gremios o sindicatos. En Lima Metropolitana hay 9 gremios. Existen diferencias sustanciales entre ellos.

La CONATRAP⁴⁶, la CGT⁴⁷ y la ASETUM⁴⁸, que representan el 80% de las empresas formales de transporte y que mayoritariamente son propietarias de vehículos grandes, son partidarias de la unificación de empresas, de regular las rutas, de modernizar los vehículos, de establecer paraderos, de tomar medidas para minimizar la contaminación y de regular el transporte colectivo urbano en general. En muchas ocasiones han participado activamente, coordinadamente con la Municipalidad Metropolitana de Lima, en el desarrollo de iniciativas en este sentido.

⁴⁶ Confederación Nacional de Empresas de Transporte Público.

⁴⁷ Confederación General de Transporte.

⁴⁸ Asociación de Empresas de Transporte Urbano Masivo del Perú.

El resto de gremios⁴⁹, formados mayoritariamente por empresas con vehículos pequeños (muchas de ellas de carácter informal), rehuyen de los intentos de regulación de las diferentes administraciones públicas competentes. Sabedoras que cualquier tipo de regulación les sería perjudicial, se oponen frontalmente a cualquier intento de regularización del sector. Durante el periodo legislativo gobernado por Alberto Fujimori tuvieron un apoyo explícito del gobierno central así como del Poder Judicial.

A menudo los gremios y sindicatos han sido utilizados políticamente perdiendo en muchas ocasiones su independencia y transformándose en meros instrumentos político-partidistas. En estas ocasiones, lejos de establecer sus estrategias basándose en elementos técnicos de carácter objetivo, han supeditado sus estrategias a las necesidades político-electorales de un partido político determinado; recibiendo a cambio, eso sí, importantes compensaciones sea de carácter económico o en forma de concesiones y de facilidades para ejercer su actividad.

Finalmente, ni que sea brevemente, es necesario hacer mención a la formación empresarial del sector, elemento sin el cual sería difícil entender el *modus operandi* de buena parte de los operadores. Una parte muy importante del sector, especialmente los operadores más pequeños, no tienen una formación empresarial ni siquiera básica lo cual deriva, en la actual situación de saturación de la oferta, en una baja productividad de las empresas las cuales, en buena parte de los casos, únicamente generan los ingresos necesarios para cubrir los bajos sueldos de cobradores y conductores y para hacer el mínimo mantenimiento de la flota con tal que ésta pueda seguir circulando.

Como se señaló al inicio de este apartado, otro de los rasgos característicos de los operadores es su informalidad. Desde una perspectiva estrictamente económica se

⁴⁹ ASETUP: Asociación de Empresas de Transporte Urbano del Perú; ASETRAP: Asociación de Empresas de Transporte del Perú; CEMTU: Corporación de Empresas de Transportistas Urbanos del Perú; AMETUR: Asociación de Empresas de Transporte Urbano; i FECHOP: Federación de Choferes del Perú.

denomina informal a aquellas "empresas" que no pagan impuestos para la realización de su actividad⁵⁰. Pero para el análisis que aquí se realiza, más que en la actividad económica nos fijaremos en el acatamiento (o no) de la normativa vigente. Así, consideraremos formales a aquellas empresas que se rigen por las leyes, reglamentos y pactos vigentes en materia de transporte urbano e informales a aquellas que no lo hacen. Dicho de otro modo, serán consideradas formales aquellas empresas la actividad de las cuales haya sido autorizada por la autoridad correspondiente e informales las que actúen sin ningún tipo de autorización. En este sentido, según datos estimados de la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (DMTU), se puede afirmar que en el año 2002 casi el 40% de los casi 60.000 vehículos de transporte colectivo urbano que realizaban su actividad en la provincia de Lima lo hacían de forma informal (DMTU, 2002)⁵¹.

Las razones de esta informalidad, que a veces pueden estar yuxtapuestas, son diversas:

a) Muchas de las empresas informales son también informales económicamente. Tienen un cierto temor que al solicitar una autorización a la DMTU se ponga de manifiesto esta situación y puedan ser denunciadas y sancionadas por este hecho.

b) Las regulaciones impuestas por la DMTU hacen que una parte importante de los vehículos de transporte colectivo existentes en la ciudad no sean autorizados a prestar el servicio para evitar congestión, contaminación, etc. Esto hace que muchas empresas no encuentren otra salida que la informalidad para realizar su actividad.

c) Las autorizaciones se dan para rutas fijas y normalmente predeterminadas por las autoridades. Muchos empresarios prefieren reservarse el "derecho" a ejercer su actividad en aquellos itinerarios que ellos crean convenientes desde un punto de

⁵⁰ El Instituto Libertad y Democracia (ILD) hace un excelente análisis de esta cuestión (De Soto, 1987; ILD, 1990). Otra cosa son las conclusiones que extrae.

⁵¹ Un estudio realizado por el ILD en 1984 (De Soto, 1987) afirmaba que de los 16.228 vehículos dedicados al transporte masivo aquel año, el 91% desarrollaba su actividad informalmente.

vista estrictamente económico y no estar atados a unos itinerarios prefijados por las autoridades.

d) La informalidad ha estado muy presente en el sector del transporte urbano desde hace más de 50 años. En muchos casos, la situación de "ilegalidad" en la que se mueven muchas empresas responde básicamente a una forma de hacer histórica, común en el pasado, considerada como "normal" ..

e) Los trámites de "legalización" de una empresa han sido, históricamente, largos y complicados⁵². Si bien actualmente la tramitación de la autorización de la DMTU es mucho más sencilla, hay todavía una percepción general de dificultad y, especialmente, de que se necesita mucho tiempo para realizar estos trámites. Dado que buena parte de las empresas son de carácter individual, lo cual quiere decir que el propietario es el conductor del único vehículo que posee, y que éste necesita trabajar el máximo de horas posible para poder cubrir los gastos de explotación del vehículo y su sueldo y el del cobrador, éste no tiene tiempo para realizar los trámites de autorización.

f) A muchos empresarios individuales les sale más a cuenta (más rápido y fácil) "alquilar" una autorización que no obtenerla.

g) La falta de control de las autoridades hace que no haya la percepción que la realización de la actividad al margen de la ley pueda conllevar un peligro grave (en forma de sanción económica) que haga peligrar la propia actividad.

La importante informalización del sector transportes es consecuencia, también, en buena parte, de las políticas de ocupación puestas en marcha por las diferentes administraciones para poner fin a la profunda crisis económica en que el país estaba sumergido a principios de la década de los noventa. El sector de los

⁵² Hernando de Soto hace un excelente análisis de esta cuestión (De Soto, 1987).

transportes se vio como una salida fácil al incremento que el desempleo urbano había padecido en los años anteriores.

Así, se privatizó la empresa estatal de transportes, se liberalizaron las tarifas y el acceso a las rutas y se liberó la importación de vehículos usados con el fin de crear puestos de trabajo. Con estas facilidades se propició la entrada en el sector transportes de un importante contingente de ciudadanos que vieron en este sector de la economía una salida a su situación. Este proceso de desestatalización, de todas formas, no se hizo en favor de un capital privado formal sino desplazando su suministro hacia pequeños productores de carácter fundamentalmente informal.

Dado que los informales concentran básicamente sus servicios en zonas populares, cumplen una función social muy importante al atender básicamente las necesidades de transporte de los habitantes de los asentamientos informales.

De todas maneras, esta estrategia tiene sus contradicciones y no es posible llevarla a término en todas las circunstancias. Entre estas limitaciones se pueden destacar dos: usualmente las técnicas compatibles con este tipo de organización del transporte son muy atrasadas y generan severas irracionalidades en otras direcciones, como son por ejemplo el tránsito urbano en general y el consumo de combustible; de otro lado, la calidad del servicio tiende a ser muy precaria, sobre todo desde el punto de vista de los usuarios, y con respecto a aspectos tales como la comodidad, la seguridad, la velocidad de los desplazamientos, etc.

A la vez, la informalidad impide que las autoridades competentes tengan un control más o menos estricto de los operadores y del servicio que éstos prestan. Esto dificulta enormemente el establecimiento de políticas integrales de transporte así como la resolución de cuestiones específicas como son la satisfacción de la demanda, la saturación de rutas, la congestión del tránsito, la inseguridad, la contaminación, etc.

Como ya se anotara al inicio de este apartado, otro de los rasgos fundamentales de los operadores del transportes colectivo de Lima es su atomización empresarial. Así es, la liberalización de la actividad del transporte a partir del DL 651 promulgado en el año 1991 inició un periodo caracterizado por la atomización empresarial en este sector. Las facilidades obtenidas de la administración para poder ejercer esta actividad económica junto con el aumento del desempleo y las dificultades para encontrar trabajo, hicieron que un verdadero alud de individuos se incorporara a este sector. Unos individuos que, a diferencia de lo que había ocurrido en el periodo anterior dónde la agrupación empresarial y sindical era la característica principal de los operadores (y también su fuerza), ejercían su actividad de forma aislada e individual.

Según datos de la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, las 597 rutas de transporte urbano concedidas por este organismo hasta principios del año 2002 (rutas formales) son explotadas por 497 empresas con una flota aproximada de 24.000 vehículos (DMTU, 2002). Si bien no hay datos fiables ni precisos en este sentido, si tenemos en cuenta que la flota formal únicamente representa un 40% del total y que en la mayor parte de los casos las "empresas" de carácter informal disponen de un número muy reducido de vehículos, el número de empresas se dispara extraordinariamente.

Esta pulverización empresarial genera unas extraordinarias dificultades de coordinación interna del sector, unas dificultades de coordinación con la administración pública y unas enormes dificultades de control del sector por parte de ésta.

5.3 LOS ELEMENTOS DE EFICIENCIA SOCIAL

Existen pocos temas que generen un consenso tan general como el de la precariedad y el caos del transporte colectivo urbano de Lima. De hacerse una indagación sobre éstos muy probablemente la gran mayoría de los limeños, fueran

trabajadores del transporte, usuarios de éste o simplemente habitantes de la ciudad, coincidirían en que el sistema de transporte es una calamidad.

Visto desde una perspectiva amplia, involucrando cuestiones de carácter económico, social y medioambiental, el actual sistema de transportes presenta inconvenientes muy notables. La baja velocidad de circulación de los vehículos junto con las largas distancias que los usuarios tienen que cubrir para satisfacer sus necesidades cotidianas, hace que se pierda una ingente cantidad de horas en desplazamientos, unas horas que podrían ser empleadas en los sistemas productivo y reproductivo. La estructura urbana de la ciudad, caracterizada por la hipercentralización de los servicios, la concentración de la industria y la baja densidad de las zonas residenciales, junto con la baja productividad de los vehículos derivada de la antigüedad del parque automotor, la utilización de vehículos inadecuados y el deficiente mantenimiento de éstos, generan una grave ineficiencia del sistema. La escasa planificación y la atomización empresarial de los operadores del transporte hacen ineficaz cualquier intento regulador de la administración. La utilización de vehículos no adecuados para el transporte de pasajeros, la carencia de control de las autoridades y las actitudes y prácticas inadecuadas de conductores, cobradores y de los propios usuarios, generan una deplorable situación del servicio respecto a la seguridad y la comodidad. Finalmente, la antigüedad de los vehículos utilizados, el mantenimiento deficiente de éstos y la falta de control de la administración hacen del transporte una de las actividades urbanas más contaminantes.

De todas formas, si encaramos la cuestión fijándonos en las posibilidades que este sistema ofrece con respecto a la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de la población, se puede afirmar que se han conseguido hitos muy importantes. Contrariamente a lo que ocurría durante la vigencia del sistema precedente, el actual servicio se presta con una cobertura territorial-espacial que garantiza la movilidad de la población. Del mismo modo, la cobertura horaria y la elevada frecuencia de paso de los vehículos de transporte ha supuesto una mejora sustancial respecto a la etapa anterior. Así, estos elementos, han hecho muy eficiente el sistema en términos de derecho a la ciudad⁵³.

⁵³ Véase 2.1.1 *Exclusión social, ciudadanía y derecho a la ciudad*.

5.3.1 Amplia cobertura territorial

La desregulación del sector del transporte iniciada a principios de la década de los noventa generó en los años posteriores un incremento sustancial de las rutas de transporte colectivo que significó una importante expansión territorial del servicio. Así es, desde que en 1991 se aprobó el DL 651, las rutas⁵⁴ de transporte colectivo de pasajeros de la ciudad de Lima han proliferado extraordinariamente. Actualmente la ciudad cuenta con cerca de 1.500 rutas de transporte colectivo que en su conjunto cubren cerca de 100.000 kilómetros lineales (véase Tabla 5.1). Ello ha supuesto que actualmente el transporte colectivo urbano de Lima Metropolitana cubra prácticamente todo el territorio metropolitano llegando a casi todos los rincones de la ciudad.

Hay diversos factores que a priori podrían condicionar la cobertura territorial de la oferta de transporte:

- *Proximidad al centro.* Dado que la mayor parte de las actividades económicas, sociales, académicas, sanitarias, culturales, etc. se llevan a término en el centro de la ciudad⁵⁵, se produce una concentración de rutas y de vehículos de transporte en las áreas más próximas al Cono Centro y, especialmente, al centro de Lima (Lima Cercado).
- *Densidad de población.* El grado de ocupación de un área es un factor importante en la oferta de transporte colectivo en cuanto que más densidad significa más demanda y más ganancias para las empresas que explotan las líneas que atraviesen estas áreas.
- *Localización central o periférica.* La situación de un área en un lugar central del área urbanizada o en la periferia de ésta puede condicionar la oferta de transporte en cuanto que mientras que en un lugar central la garantía de tener

⁵⁴ La ruta (o línea) es una unidad compuesta por diferentes trayectos entre un punto inicial y otro terminal.

⁵⁵ Esta cuestión se trató en el capítulo 4 (véase 4.3 *La articulación del espacio local al entorno distrital y metropolitano*).

una demanda suficiente es bastante alta, ésta puede disminuir sensiblemente en áreas periféricas.

- *Nivel de consolidación urbana.* El grado de consolidación de un área de la ciudad se percibe, a priori, como un elemento condicionador de la oferta de transporte. Así, los espacios consolidados de la ciudad tenderán a tener un nivel de oferta más elevado que no los espacios de urbanización reciente.
- *Condiciones orográficas.* Lima está conformada por dos grandes espacios orográficamente diferenciados: los espacios planos costeros y los espacios de fuertes pendientes localizados en la faldas de los cerros que conforman las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes. Mientras que los espacios llanos no suponen ninguna limitación en el desarrollo del servicio de transporte, las fuertes pendientes de los espacios localizados en las faldas de los cerros limitan las posibilidades de acceso de algunos vehículos, especialmente de los vehículos de gran capacidad, lo cual conlleva, a priori, una disminución de la oferta de transporte.
- *La red viaria.* La red viaria es, también a priori, un elemento relevante en cuanto que su estado puede condicionar el establecimiento del servicio de transporte de un área⁵⁶. La continuidad de la red, el ancho de ésta, la existencia de carriles específicos para el paso de transporte colectivo y, especialmente, el nivel de consolidación de la vía (expresado en el hecho que esté pavimentada o no), pueden afectar sensiblemente la prestación del servicio de transporte de pasajeros. A los omnibuses de gran capacidad les es difícil transitar en pistas sin pavimentación adecuada. En buena parte de las barriadas de Lima no hay pistas asfaltadas y esto limita el paso de los omnibuses a los ejes principales. En este sentido, la pavimentación de las calles antiguas y consolidadas de estas áreas de la ciudad se ha transformado en una de las reivindicaciones más importantes de los pobladores con el objetivo principal de permitir la entrada de omnibuses de gran capacidad de pasajeros.

⁵⁶ Este aspecto se ha desarrollado con más profundidad en el apartado 5.4.1 *La red viaria: una infraestructura con graves deficiencias* de este mismo capítulo.

Tabla 5.2

Lima Metropolitana. Rutas de transporte colectivo, 2002

	Rutas	km.
Lima (autorizadas) y Callao (con convenio)	597	38.390
Callao (sin convenio) ⁽¹⁾	143	9.180
Huachipaico (indebidamente autorizadas) ⁽¹⁾	150	9.655
Informales ⁽¹⁾	576	37.011
Total	1.465	94.236

Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

⁽¹⁾ Datos estimados a partir del número de vehículos

La incidencia de cada uno de estos factores en las diversas zonas de la ciudad tendría que establecer diferencias importantes en cuanto a la cobertura territorial de la oferta de transporte. Así, se tendría que establecer una gradación significativa en cuanto a la cobertura territorial de la oferta de transporte entre las áreas más próximas al centro, con más densidad de población, localizadas en espacios centrales del área urbana, con un alto nivel de consolidación, situadas en zonas llanas y dotadas de una red viaria adecuada, y las áreas más alejadas del centro, con baja densidad de población, localizadas en lugares periféricos, con niveles de consolidación urbana bajos, situados en las faldas de los cerros y con una red viaria deficiente.

Pero la realidad no se ajusta al patrón ahora mencionado. Como se puede comprobar en los Mapas 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6, la cobertura territorial es prácticamente total, sobre todo si tenemos en cuenta que las áreas de cobertura territorial de la oferta de transporte representadas en estos mapas corresponden sólo a las rutas concedidas por la Municipalidad Metropolitana de Lima (según se puede observar en la Tabla 5.1 estas rutas únicamente representan aproximadamente el 40% de la oferta real). Debe tenerse en cuenta, además, son justamente las rutas informales (el 60% restante) las que cubren las áreas más alejadas, menos densas, menos consolidadas, localizadas en espacios más periféricos, situadas en zonas de fuerte pendiente y con una red viaria deficiente, esto es, los barrios de la ciudad popular.

Si bien los factores ahora mencionados pueden condicionar la oferta en sí misma, especialmente con respecto al tipo de vehículo y a los horarios y frecuencias de paso, lo cierto es que no condicionan prácticamente en nada la cobertura territorial del servicio. Dicha cobertura se explica, entonces, por dos razones fundamentales: las necesidades de desplazamiento que tienen los ciudadanos y la oportunidad de negocio que esto supone para los operadores. Todo ello sobre la base de una falta de planificación y regulación por parte de las autoridades.

Efectivamente, la fuerte centralización que caracteriza la organización territorial y la distribución de las funciones urbanas en Lima Metropolitana⁵⁷, obliga a sus

⁵⁷ Véase 4.2.3 *La distribución de las funciones urbanas: persiste la dependencia del centro.*

ciudadanos a desplazamientos constantes, especialmente entre su lugar de residencia y los centros de actividades productivas y de servicios⁵⁸. Ello ha significado una demanda constante de servicio de transporte colectivo por parte de estos ciudadanos que se ha traducido históricamente en la realización de una importante presión tanto sobre las autoridades como sobre los operadores solicitando la prolongación de las rutas hasta sus zonas de residencia.

En este sentido es importante destacar el papel que los pobladores de los asentamientos de nueva construcción, especialmente de los instalados en los barrios más alejados del centro, han tenido en esta expansión del servicio. Su capacidad de organización les ha permitido coordinarse con los diferentes operadores para garantizar la prestación del servicio en las áreas de residencia de éstos. Ello ha hecho que generalmente el transporte público sea el primer servicio básico que se instala en un asentamiento naciente sea cual sea su localización, la cantidad de población residente y el estado de la red viaria que lo conecta al resto de la ciudad. Ningún asentamiento puede sobrevivir sin conexión con el resto de la ciudad y sus centros de actividad de modo que, como se verá en los párrafos siguientes, frente a esta demanda cualquier empresa tendrá la seguridad total de encontrar clientes en cualquier barriada, incluso en sus etapas de formación (Driant, 1991).

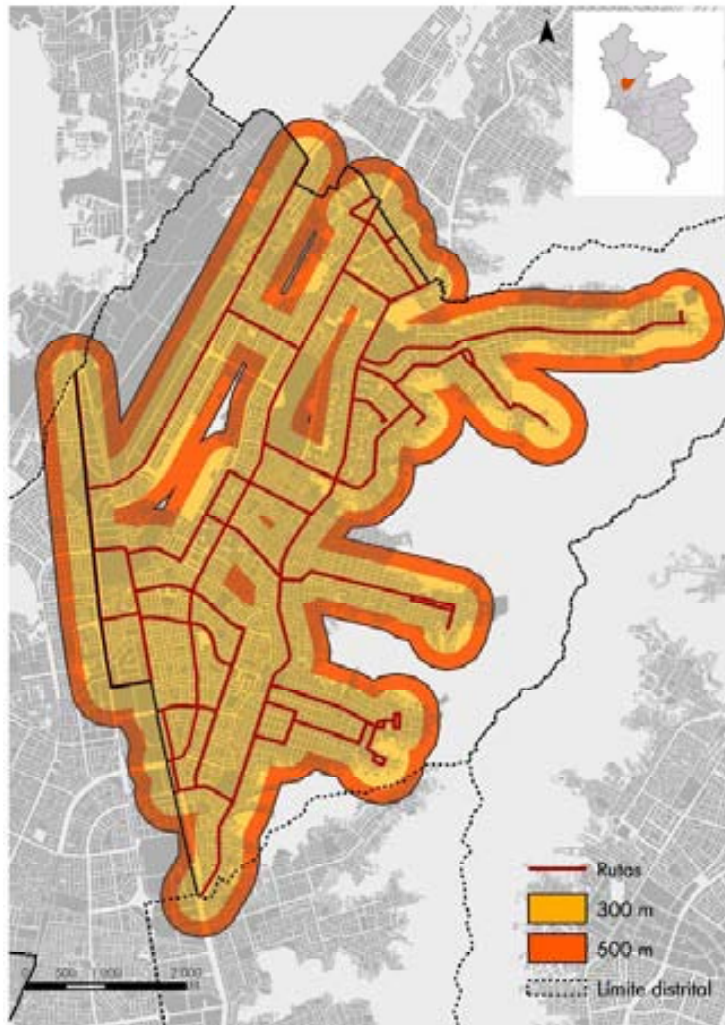
La segunda razón que explica la amplia cobertura territorial del servicio de transporte colectivo en Lima es la oportunidad de negocio que esta necesidad de desplazamiento de sus ciudadanos supone para los operadores. Así, las presiones de los ciudadanos siempre han encontrado eco en los propios operadores de transporte que han visto en la prolongación de las rutas la oportunidad de incrementar el servicio y, consecuentemente, sus posibilidades de beneficio. Dado que las empresas determinan sus rutas en función de la demanda, ante de la falta de una planificación gubernamental de rutas, la rentabilidad del servicio depende en buena parte de la prolongación de las rutas para llegar a los destinos más alejados.

Esta extensión de la red de transporte colectivo ha sido posible sobre todo merced a la aparición masiva de vehículos de poca capacidad (especialmente camionetas

⁵⁸ Esta cuestión se aborda con más profundidad en el Capítulo 6.

Mapa 5.3

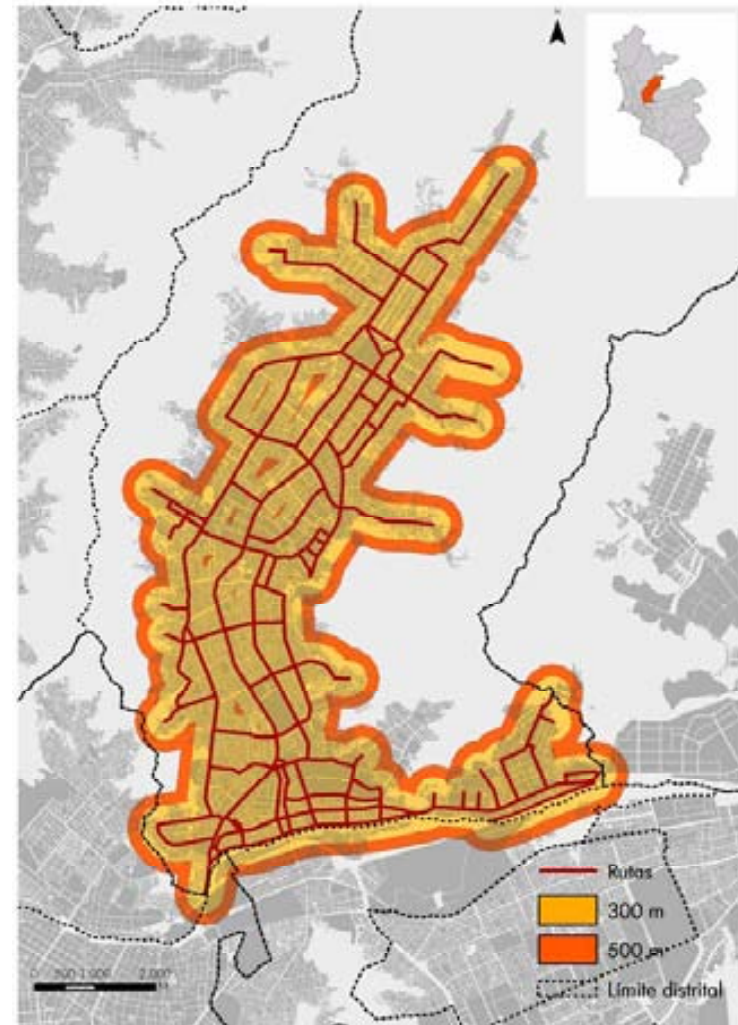
Comas. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

Mapa 5.4

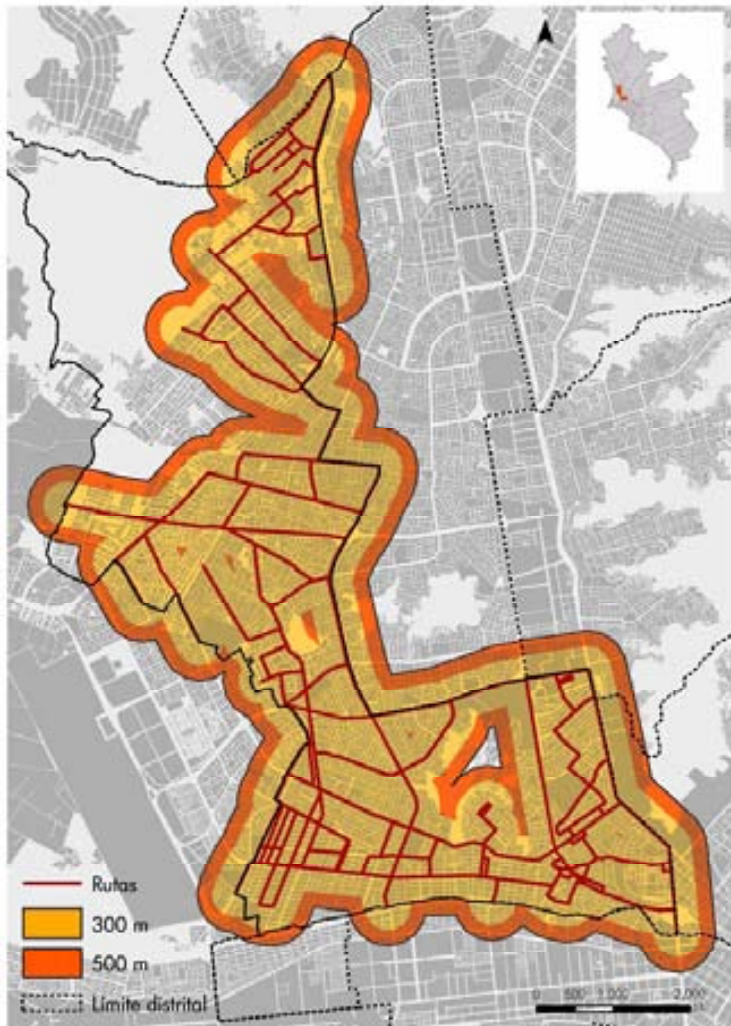
San Juan de Lurigancho. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

Mapa 5.5

San Martín de Porres. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

Mapa 5.6

Villa María del Triunfo. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

rurales) que han permitido rentabilizar el servicio en áreas con un volumen de demanda relativamente bajo. La agilidad de estos vehículos y la capacidad de circular por terrenos con fuerte pendiente y calles en mal estado a menudo sin pavimentar, ha contribuido a consolidar esta expansión territorial del servicio.

Por otro lado, el incremento del parque móvil a partir de los inicios de la década de los noventa generó unos niveles de saturación de las vías con más demanda de la ciudad que en muchas ocasiones las convirtió en inoperativas por la competencia que se establecía entre los diferentes operadores. Señálese en este sentido que el 67% de las rutas formales cruzan el centro de Lima (Lima Cercado) y el 90% de ellas cruzan alguno de los distritos del Cono Centro (véase Gráfico 5.2) (DMTU, 2002). Esta saturación del mercado obligó a las empresas prestamistas del servicio a buscar áreas alternativas dónde disponer de una demanda que permitiera no sólo cubrir los costes de explotación del vehículo sino generar algún tipo de beneficio.

A su vez, la falta de regulación de la administración pública significó una importante sobre posición de rutas alimentada por la necesidad de los usuarios de realizar sus desplazamientos con el mínimo de trasbordos posibles dado el incremento del coste del pasaje que significaba cada cambio de ruta. Ello originó que las diferentes rutas buscaran un equilibrio entre la rentabilidad que otorgan las avenidas troncales y los clientes cautivos que se obtienen en el inicio de cada recorrido dando lugar a la prolongación de las rutas y a la expansión del servicio de transporte colectivo a nuevas áreas antes desprovistas de él.

Todo ello implicó que la red de transporte colectivo se fuera incrementando progresivamente hasta cubrir las zonas a priori menos atractivas para la prestación del servicio como las áreas más alejadas de la ciudad, las áreas con menos densidad de población, las que por su situación devenían lugares sin salida, las áreas de ocupación reciente, las que tenían condiciones orográficas poco favorables y las que el mal estado de la red viaria las hacía poco atractivas. De este modo, como puede observarse en los Mapas 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6, actualmente prácticamente todas las barriadas de la ciudad popular disponen de servicio de transporte colectivo.

A su vez, la amplia cobertura de la red de transporte colectivo ha incrementado las facilidades de interconexión entre diferentes rutas o líneas. Si bien no existe una planificación de esta cuestión ni por parte de la administración pública ni de los propios operadores, lo cierto es que el importante volumen de líneas de transporte que circulan por las diversas avenidas de la ciudad, especialmente por las principales y las que acceden al centro de ésta, hace que la interconexión no sea un problema ni con respecto al punto de realización ni al tiempo de espera⁵⁹.

El servicio de transporte colectivo que ya, por sí mismo, como se ha visto, cubre importantes áreas de la ciudad, se complementa con un servicio de moto-taxis y de bici-taxis que permite a los usuarios efectuar, en buena parte de las ocasiones, los desplazamientos casi puerta a puerta. Si bien este intercambio modal se traduce en un aumento del precio del pasaje⁶⁰, también es cierto que permite resolver la mayor parte de los desplazamientos de los ciudadanos sin necesidad de disponer de un vehículo propio.

Además de por el recorrido efectuado por cada una de las rutas, la cobertura territorial del transporte colectivo viene definida por los lugares donde los pasajeros pueden tomar los vehículos de transporte o apearse de ellos: los paraderos. De la localización y la densidad de éstos en cada una de las rutas dependerá en realidad la cobertura territorial de dicha ruta. Para el caso de Lima, si bien las autoridades competentes han llevado a cabo distintas iniciativas para regular este elemento, lo cierto es que la práctica más extendida es la de tomar el vehículo en cualquier punto del itinerario y de apearse de él en lugar señalado por el propio usuario.

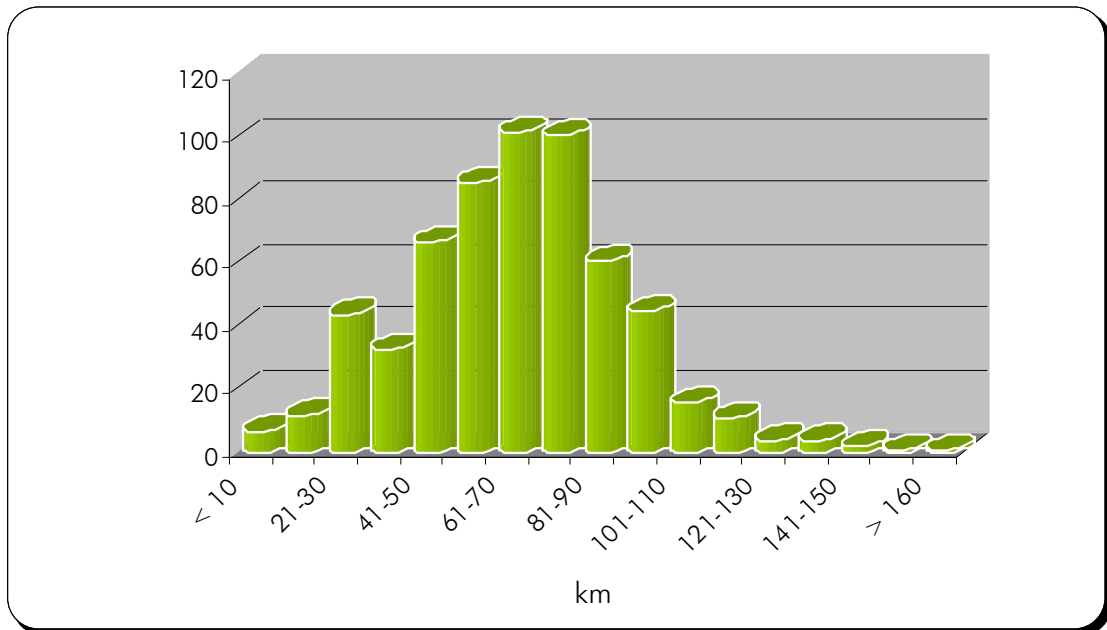
Para poner coto a esta práctica tan habitual, que hace que los vehículos de transporte colectivo se paren en cualquier punto de la vía para recoger o dejar pasajeros, la Dirección Municipal de Transporte Urbano (DMTU), órgano dependiente de la Municipalidad Metropolitana de Lima, ha definido puntos de parada en algunos de los principales ejes viarios de la ciudad tales como las avenidas Tacna, Garcilaso de Vega (Wilson), Grau, Arequipa y Abancay. Estos

⁵⁹ Como se verá en el Capítulo 7 esta facilidad de interconexión dependerá, además y muy especialmente, del nivel de renta de los ciudadanos.

⁶⁰ En el apartado 7.3 *La renta familiar como condicionante de la movilidad* se aborda con más detalle esta cuestión.

Gráfico 5.2

Lima Metropolitana. Longitud rutas del transporte colectivo, 2002⁽¹⁾



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

⁽¹⁾ Solo incluye Lima (autorizadas) y Callao (en convenio)

paraderos tienen que ser utilizados tanto por los pasajeros para subir a los vehículos como, y de forma obligatoria bajo pena de sanción, por los operadores de transporte. En la práctica, sin embargo, esta definición de paraderos prácticamente no funciona debido por una parte a la "cultura de la comodidad" de los pasajeros que buscan abordar los vehículos en cualquier punto de la ruta y por otra por la competencia que se establece entre los diferentes operadores recoger el mayor número de pasajeros. Ello ocasiona importantes problemas de desorden y congestión (AATE, 2001). Sin embargo, y al mismo tiempo, supone un servicio prácticamente "puerta a puerta" lo cual incrementa en gran medida la eficiencia social del servicio⁶¹.

5.3.2 Amplia cobertura horaria y frecuencias elevadas

Uno de los puntales de cualquier servicio de transporte colectivo, a parte de su cobertura territorial, es la cobertura horaria y las frecuencias de paso. En el caso de Lima la carencia de regulación del sector, la saturación del mercado, la existencia de una demanda distribuida en todas las franjas horarias y el importante volumen de líneas de transporte que coinciden en todo o en buena parte de su recorrido, han comportado por una parte la presencia del servicio de transporte durante todo el día y por otra una elevada frecuencia de paso.

Si bien existe un reglamento que establece que la empresa concesionaria tendrá que cumplir con los horarios de servicio establecidos en su resolución de concesión⁶², éste no suele cumplirse. La falta de un control efectivo por parte de la administración competente y, especialmente, el peso de la informalidad en el sector, ha dado lugar a que el establecimiento tanto del horario de prestación del servicio como de las frecuencias de paso de éste recaiga exclusivamente en los operadores. Este hecho, que a priori podría ser causa de una disminución del servicio, ha generado que, si bien no hay horarios ni frecuencias fijos preestablecidos, se cubran prácticamente todas las franjas horarias a una frecuencia relativamente alta.

⁶¹ También es cierto, sin embargo, que esta forma de operar podría significar un incremento del tiempo de viaje, hecho que debería analizarse con más detalle.

⁶² Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (Decreto Supremo 12-95-MTC). Título II. Capítulo III. Artículo 12°.

Si bien no hay estudios al respecto, la percepción tanto de los usuarios como de los expertos entrevistados (véanse Anexos VIII y XII) es que el servicio se presta de forma casi ininterrumpida, especialmente en las rutas que recorren las vías principales, si bien su frecuencia disminuye sustancialmente en horas de baja demanda, especialmente durante la noche. En buena parte esto se debe a la necesidad de generar los ingresos mínimos para mantener la explotación del servicio en un mercado extremadamente explotado y saturado. Durante las horas de baja demanda, especialmente durante la noche, si bien ésta no es suficiente para posibilitar la explotación de todas las líneas ni de todos los vehículos de transporte colectivo, es suficiente para mantener un importante volumen de servicio especialmente en las vías principales de la ciudad.

Durante el día, y pese a su irregularidad aparente, la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo es elevada. Según cálculos realizados por el autor en base a datos facilitados por la DMTU⁶³, el 98% de las rutas tienen una frecuencia inferior a los 5,00 minutos y en casi el 45% de éstas la frecuencia es inferior a los 3,00 minutos⁶⁴ (véase Gráfico 5.3).

Estas frecuencias son posibles gracias a la gran cantidad de vehículos destinados a cada una de las rutas. De promedio cada ruta dispone de unos sesenta vehículos si bien esta cantidad puede oscilar entre la decena y el centenar y medio. Poco más de la mitad de las rutas disponen de entre 50 y 75 vehículos para ofrecer el servicio. Más del 20% disponen de más de 75 vehículos (véase Gráfico 5.4).

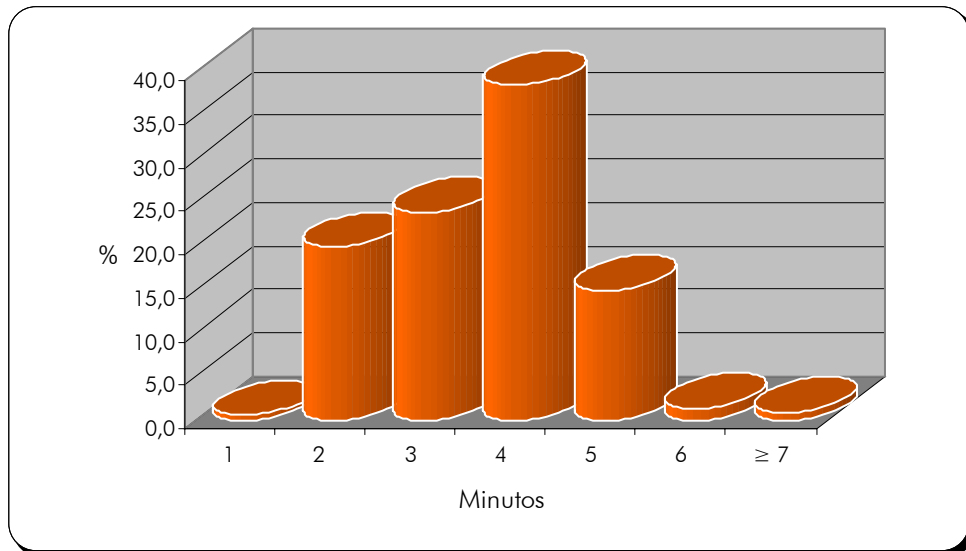
La frecuencia de vehículos en determinados itinerarios se incrementa notoriamente en cuanto son diversas las rutas que lo siguen. Esto ocurre en los ejes viarios más transitados y, especialmente, en las vías que cruzan el centro de la ciudad. A la vez, tiene más incidencia en trayectos cortos (es más fácil que coincidan diversas rutas) que en trayectos largos (dónde es más difícil que se sobre pongan).

⁶³ Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

⁶⁴ Estos datos corresponden a la frecuencia que las empresas de transporte declaran para la obtención de la concesión. En muchas ocasiones, según cuentan los propios operadores y según ha podido comprobar el autor de este trabajo, estas frecuencias suelen ser más elevadas.

Gráfico 5.3

Lima Metropolitana. Frecuencias del transporte colectivo, 2002 ⁽¹⁾

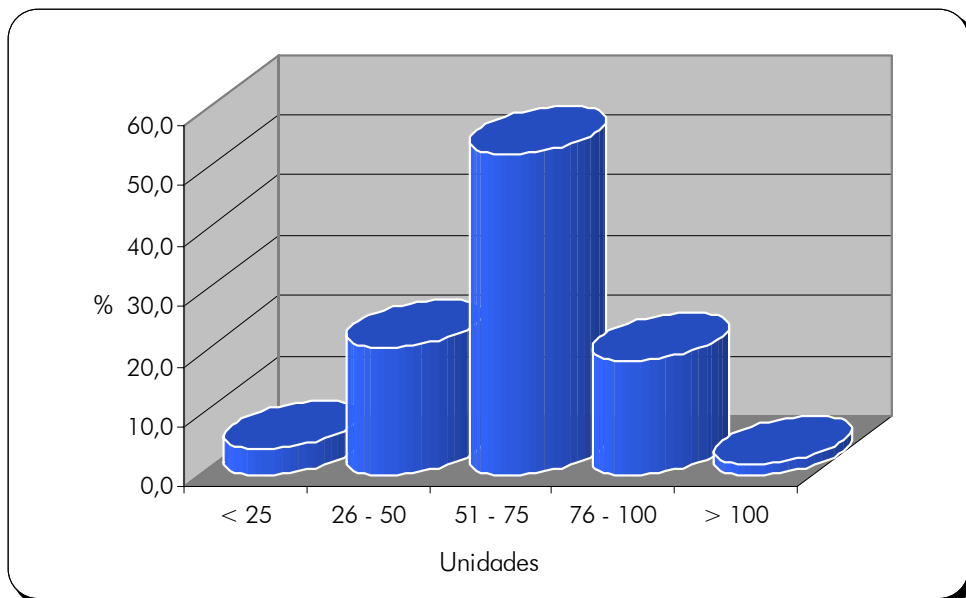


Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

⁽¹⁾ Solo incluye Lima (autorizadas) y Callao (en convenio)

Gráfico 5.4

Lima Metropolitana. Vehículos por ruta (%), 2002 ⁽¹⁾



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

⁽¹⁾ Solo incluye Lima (autorizadas) y Callao (en convenio)

La adaptación de la oferta a la demanda generada por la liberalización del mercado es, en este sentido, un elemento positivo con respecto a la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de la población. Difícilmente, una gestión organizada y estructurada del servicio en términos estrictamente mercantiles podría satisfacer la demanda generada por una población con unas necesidades y dificultades de comunicación y desplazamiento tan elevadas como la que reside en Lima Metropolitana.

5.4 LAS DEFICIENCIAS DEL SISTEMA

Si bien el sistema de transporte colectivo de Lima contiene importantes elementos de eficiencia social, también existen elementos que son de una gran deficiencia. Este apartado ahonda en aquellos que, por su influencia sobre el funcionamiento del sistema, resultan de más gravedad.

5.4.1 La red viaria: una infraestructura con graves deficiencias

Para que el servicio de transporte colectivo pueda satisfacer las necesidades de la población a la que pretende servir, es necesaria la existencia de una red de comunicaciones que conecte los diferentes espacios del área a servir. En el caso del área metropolitana de Lima, la inexistencia de una red ferroviaria que dé servicio a la población hace que todas las necesidades de desplazamiento tengan que ser resueltas a través de la red viaria.

La red viaria de Lima Metropolitana se estructura en dos grandes sistemas: el propiamente urbano y el departamental-regional. El primero está conformado por la red viaria interna de la metrópoli el objetivo de la cual es permitir la relación entre los diferentes espacios de la ciudad. El segundo lo forman las vías departamentales y regionales de acceso a la metrópoli el rol de las cuales es permitir y facilitar la entrada y salida de vehículos de pasajeros y de mercancías.

La red viaria departamental-regional la conforman un conjunto de vías radiales que van desde el centro de la ciudad hacia las áreas circundantes inmediatas y hacia el resto del país. Las vías Panamericana Norte, carretera Central, autopista Ramiro Priale y Panamericana Sur junto con la Vía de Evitamiento constituyen la red viaria de carácter regional. La red departamental está formada por las carreteras del Callao a Canta y Junín, de Trapiche a Huaral y Cerro de Pasco, del Callao a Ventanilla, de La Molina a Huarochirí y de Cañete a Yungas y Huancayo⁶⁵.

La red viaria propiamente urbana está constituida por una estructura básica formada por un conjunto de vías radiales que desde el centro histórico de la ciudad unen este espacio con las periferias metropolitanas, por una serie de avenidas que rompen esta radialidad en algunos puntos y por una extensa malla de calles que hacen posible el acceso a todo el casco urbano y que únicamente soportan tránsito local. Además, en la práctica, las vías de carácter departamental y regional funcionan también como vías urbanas siendo, muy a menudo, las que soportan un mayor tránsito de este tipo.

La red viaria que se acaba de describir presenta importantes deficiencias. En los párrafos que siguen se hace un breve análisis de algunas de ellas, las que afectan más incisivamente en los desplazamientos de los ciudadanos. Veámoslo:

- Como se acaba de explicar, la estructura de la red viaria metropolitana es de carácter radial; este hecho genera importantes **dificultades de comunicación entre las periferias metropolitanas**. Así, por ejemplo, pese a su proximidad geográfica, la comunicación entre los municipios del Cono Norte y los del Cono Este obliga necesariamente a hacer largos desplazamientos por las vías

⁶⁵ Buena parte del trazado de las carreteras de carácter departamental o bien no está asfaltado o todavía se tiene que ejecutar. Asimismo, si bien está proyectado que esta red viaria departamental-regional se complemente y se articule mediante un conjunto de anillos periféricos concéntricos que cubran el conjunto de la metrópoli (Plan Vial 1998), lo cierto es que en la actualidad únicamente se han construido pequeños tramos de estas vías lo cual no les confiere el carácter de vías de circunvalación que sería deseable. Únicamente la Vía de Evitamiento puede considerarse como una vía de circunvalación.

principales de ambas áreas, unos desplazamientos que podrían disminuir en gran medida con una red de carácter reticular.

Esta situación de carencia de infraestructura viaria de comunicación se reproduce también en la conexión entre las áreas urbanas de San Juan de Lurigancho y Lurigancho, entre Ate-Vitarte y La Molina y entre el Cono Este y el Cono Sur. Este es el caso, también, de buena parte del casco urbano del municipio de Ventanilla (especialmente la parte más próxima al río Chillón), un espacio que si bien está comunicado por el sur con la red viaria del centro metropolitano y por el norte con la carretera Panamericana Norte a través de la avenida Néstor Gambetta, su conexión con el área urbana consolidada del Cono Norte es bastante deficiente pese a su proximidad.

Si bien es cierto que los últimos planes viales de la ciudad contemplan la construcción de infraestructuras de carácter perimetral para resolver estas deficiencias, el estado de construcción de estas vías (buena parte de las cuales no se han ejecutado) hace, por una parte, que perduren las dificultades de comunicación entre los espacios ahora citados y, de otra, que las vías de carácter radial tengan que soportar importantes volúmenes de tránsito tanto privado como colectivo.

- La carencia de infraestructuras viarias (puentes) que salven el paso de los ríos Rímac, Lurín y Chillón también comporta **dificultades de relación del centro de la ciudad con el resto del área metropolitana** así como los desplazamientos entre áreas periféricas. En este sentido hay que destacar que para superar los 30 Km. del curso del río Rímac que hay entre el paso de éste por el límite entre los distritos del Rímac y San Juan de Lurigancho y su desembocadura en el mar, sólo hay habilitados ocho puentes⁶⁶.

⁶⁶ Huánuco, Ricardo Palma, Santa Rosa, Ejército, Dueñas, Bella Unión, Faucett y El Emisor. No se tienen en cuenta los tres puentes de carácter peatonal situados entre el puente del Ejército y el puente Dueñas.

Del mismo modo, la carencia de puentes que superen el curso del río Chillón dificulta la comunicación entre las áreas urbanas situadas a cada uno de sus márgenes. Especialmente grave es el caso del sector más meridional del municipio de Puente Piedra que pese a estar a muy poca distancia del área urbana de San Martín de Porres y de la Vía Expresa Canta-Callao presenta importantes dificultades de interacción con el área urbana consolidada del Cono Norte. La carencia de puentes sobre estos dos ríos, además, hace que se haga difícil pensar en descongestionar la principal arteria del Cono Norte, la carretera Panamericana Norte, pues es la única que conecta directamente la margen derecha del río Chillón con la margen izquierda del río Rímac.

- A estas deficiencias se añade la derivada de la **carencia de continuidad de algunas vías** lo cual conlleva bien importantes problemas de congestión en el sector dónde muere la vía, bien un uso inferior al que estaba previsto justamente para evitar estos problemas de congestión. Este es el caso, por ejemplo, de las avenidas Perú y Canadá-Dueñas en el municipio de San Martín de Porres o de la avenida Universitaria en el municipio de Carabaylo.
- Es destacable también, en este sentido, la **poca capacidad de algunas vías para resolver las necesidades de tránsito que pretenden**. Si bien los diferentes planes viales realizados a lo largo de las últimas décadas han establecido una clara jerarquía de la red viaria metropolitana estableciendo las funciones que tendría que desarrollar cada uno de los niveles⁶⁷, el deficiente trazado de la vía, la

⁶⁷ MML: *Reglamentación de Secciones Viales. Ordenanza N°127-97 (1997)*; IMP: *Plan del Sistema Vial (1998)*; y MTC: *Reglamento Nacional de Jerarquización Vial (2001)* (prepublicación).

Según los citados reglamentos la red viaria metropolitana se estructura en cuatro categorías de vías basándose en la función que se les asigna: las Vías expresas, las Vías arteriales, las Vías colectoras y las Vías locales.

Las Vías expresas sirven principalmente para el tránsito de paso para lo cual tienen los accesos restringidos y las intersecciones con otras vías se resuelven a diferente nivel. Unen zonas de importante generación de tránsito tanto de carácter intermunicipal como metropolitano por lo cual reciben importantes volúmenes vehiculares que circulan a una velocidad elevada. El estacionamiento no está permitido. Las Vías expresas suelen estar conectadas entre sí o con vías arteriales; en algunos casos incluso están conectadas con vías colectoras para facilitar el acceso a algunos puntos importantes de la metrópoli.

Las Vías arteriales sirven básicamente para el tránsito de paso entre orígenes y destinos metropolitanos distantes entre sí si bien también soportan, aunque en menor medida, tránsito de

carencia de indicaciones claras y la carencia de vías alternativas junto con el incumplimiento de las normas de circulación y la indisciplina de los conductores, hacen que difícilmente las vías puedan cumplir las funciones para las cuales han sido diseñadas.

- Al mismo tiempo, buena parte de las vías, especialmente las de carácter departamental y regional, devienen una dificultad añadida a las ya existentes. La dificultad de cruzarlas, bien sea por la carencia de pasos bien por la dificultad de superarlos, hace que la **comunicación entre áreas geográficamente próximas devenga dificultosa** y conflictiva disminuyendo la interacción que podría haber entre ellas. Especialmente grave en este sentido son los casos del eje de las carreteras Panamericana Norte - Vía de Evitamiento - Panamericana Sur, los dos márgenes de las cuales se comunican sólo por el paso de arterias principales y de algunos (escasos) pasos elevados para peatones, la autopista Ramiro Priale, y, si bien con menor contundencia, los de las avenidas Javier Prado y Paseo de la República.
- A parte de las deficiencias de carácter estructural ahora citadas existen otros problemas viarios que dificultan el eficiente desplazamiento de las personas. Es destacable en este sentido la **deficiente resolución de buena parte de los intercambios viales**. La carencia de semaforización en algunos casos y la deficiente sincronización de éstos en otros generan altos niveles de saturación y congestión que derivan en un importante incremento del tiempo de desplazamiento. Si bien la administración pública ha puesto hilo a la aguja para

acceso pudiendo tener pistas laterales de servicio para esta finalidad. Si bien resuelven algunas de sus interconexiones con otras vías a diferente nivel, estas suelen resolverse al mismo nivel mediante dispositivos de control del tránsito tales como semáforos, rotondas, etc. La velocidad de circulación suele ser relativamente elevada si bien, a menudo, el elevado volumen de tránsito que circula por estas vías especialmente en horas punta hace disminuir sustancialmente esta velocidad. Si bien el estacionamiento no está permitido en la calzada central, está tolerado en las pistas laterales.

Las *Vías colectoras* tienen como función llevar el tránsito vehicular de las calles o vías locales a las vías arteriales o expresas dando servicio directo a las propiedades adyacentes. La velocidad de circulación en estas vías suele ser relativamente baja debido a la función que desarrollan y al trazado y el ancho de la vía. El tránsito suele estar controlado en las intersecciones principales mediante semáforos permitiéndose normalmente el aparcamiento en la misma vía.

Finalmente las *Vías o calles locales* son las que sirven exclusivamente para dar acceso directo a las propiedades.

empezar a resolver estas cuestiones, como es el caso de la habilitación de diferentes rotondas no semaforizadas a lo largo de la carretera Panamericana Norte, lo cierto es que todavía se está muy lejos de resolver eficientemente esta cuestión.

- A este hecho se añade la existencia de un **sistema de señalización insuficiente, defectuoso y poco respetado**. Buena parte de las intersecciones de la red viaria no cuenta con señalización suficiente ni adecuada para orientar correctamente a los conductores lo cual deriva en una disminución de la velocidad del tránsito en las vías principales así como en un desperdicio de vías alternativas a éstas. Si bien en los últimos años se está haciendo un esfuerzo considerable en la mejora de la señalización de la red viaria, especialmente de las vías principales, todavía se está lejos de conseguir un nivel óptimo. El poco respeto que buena parte de los conductores tienen por la señalización, a la vez, contribuye notoriamente a dificultar el tránsito por estas vías (AATE, 2001).
- Asimismo, el **deficiente estado de conservación del pavimento de buena parte de las vías** debido a la carencia de un mantenimiento adecuado contribuye a un funcionamiento por debajo de la capacidad de las vías pues los conductores no sólo tienen que disminuir la velocidad sino que, a menudo, tienen que invadir los carriles contiguos para evitar daños importantes tanto al vehículo como a los viajeros. A la vez, las constantes obras de reparación de la calzada hacen que las diferentes vías no puedan utilizarse al máximo de sus posibilidades. Asimismo, el mal estado de conservación del pavimento contribuye a un aumento de los costes de operación en cuanto incrementa la necesidad de reparaciones de los vehículos lo cual recae, finalmente, en una disminución de la calidad del servicio.
- Por otra parte, **buena parte de las vías de los asentamientos informales**, especialmente los de más reciente creación, **están sin pavimentar**, hecho que dificulta el acceso a los vehículos de transporte colectivo. Este hecho se repite en

buena parte de los asentamientos humanos metropolitanos que se ensartan por los valles dejados por los primeros contrafuertes andinos.

- La **carencia de vías o de espacios segregados exclusivos para la circulación del transporte colectivo** en las arterias de circulación rápida hace que la propia operatividad de este tipo de transporte (recoger y dejar pasajeros) entorpezca el tránsito de estas vías comprometiendo seriamente su eficacia. Si bien en algunas vías está prohibido el embarque de pasajeros y en otras éste está regulado, el poco respeto de los conductores por estas normas contribuye a incrementar su ineficacia.
- Asimismo, la **apropiación del espacio viario**, principalmente de las vías locales y colectoras y de los carriles laterales de las arteriales, **por actividades de carácter privado**, especialmente comercio, incrementa enormemente las dificultades para transitar haciendo disminuir de forma considerable la velocidad de circulación. Este hecho es especialmente notorio en avenidas eminentemente comerciales. A la vez, la carencia de previsión de espacio para aparcamiento y carga y descarga de mercancías especialmente en las vías de carácter comercial hacen que la calzada sea a la vez espacio de circulación, de estacionamiento y de aparcamiento con la consiguiente congestión y disminución de la eficiencia que esto comporta.
- Finalmente, y en buena parte responsable de las deficiencias que se acaban de mencionar, es la **carencia de coordinación que existe entre las diferentes instituciones públicas que tienen competencias en este tema** (gobierno central, Municipalidad Provincial de Lima, Municipalidad Provincial del Callao y administraciones locales). Si bien nadie duda que la planificación y la gestión de la red viaria de Lima tienen que ser tratadas a escala metropolitana no existe una coordinación efectiva entre ellas. Es más, la carencia de normas político-administrativas claras que delimiten las funciones y responsabilidades de cada una de las administraciones competentes, crea permanentemente conflictos, duplicidades y, lo que es peor, abandono de responsabilidades, un hecho que

deriva en un estancamiento que impide la correcta planificación y gestión de este elemento tan importante para el normal desarrollo de los desplazamientos de la población y, consecuentemente, de sus actividades cotidianas.

Todas estas deficiencias, ya se ha comentado, generan una situación desfavorable a los desplazamientos en términos de velocidad, seguridad, economía y control. El transporte colectivo se ve especialmente afectado por toda esta serie de deficiencias en cuanto que la red viaria constituye uno de los elementos infraestructurales básicos para dar el servicio que pretende.

Así, la carencia de una red viaria de carácter reticular, la carencia de continuidad de algunas vías, el efecto barrera de algunas de las arterias principales, la deficiente resolución de los intercambios viales, la defectuosa señalización de éstos, el estado de conservación del pavimento de buena parte de las vías, la ocupación de éstas por actividades de carácter privado, etc., generan una serie de trabas y dificultades que disminuyen en gran medida la calidad del servicio de transporte colectivo.

Las deficiencias ahora citadas generan, entre otros, un aumento considerable del tiempo de recorrido, una sobreoferta en algunas vías (la cual deriva en altos niveles de congestión y saturación), una carencia de oferta en algunas otras, un aislamiento relativo de importantes áreas de la ciudad y ciertas dificultades de interrelación entre áreas próximas.

Todo ello, sin duda alguna, como se verá en el Capítulo 7 para el caso de los habitantes de Juan Pablo II, incidirá decisivamente en las pautas de movilidad de los usuarios cautivos del transporte colectivo⁶⁸.

5.4.2 El parque móvil: numeroso, inadecuado, antiguo y deficiente

El parque móvil de vehículos de transporte colectivo de la ciudad de Lima ha tenido cambios importantes a lo largo de su historia. En la mayor parte de los casos estos

⁶⁸ Véase 6.2 *Los desplazamientos cotidianos*.

cambios no han estado relacionados con el crecimiento de la población sino con la situación de la economía nacional y con las decisiones de los gobiernos de turno, con políticas cambiantes en relación con el transporte.

A principios de la década de 1970 el parque de vehículos de transporte colectivo de Lima superaba ligeramente las 8.000 unidades (véase Tabla 5.3). A finales de la década de los 80 dicho parque móvil había ascendido a más de 10.000 vehículos conformados mayoritariamente por microbuses y omnibuses. De todas formas, este parque móvil resultaba insuficiente para satisfacer la demanda existente. El principal problema que existía con relación al servicio de transporte era que la flota resultaba insuficiente, sobre todo en las horas de mayor demanda. Este hecho se evidenciaba a través de las largas colas y excesivos tiempos de espera para viajar en vehículos apretados de pasajeros en los que muy a menudo la única posibilidad era viajar colgado de las puertas. La carencia de vehículos impedía extender el servicio hacia áreas más distantes por lo que muchos ciudadanos tenían que andar grandes distancias hasta llegar al paradero más próximo. Durante muchos años, por ejemplo, los habitantes de Juan Pablo II debieron desplazarse caminando centenares de metros e incluso algunos kilómetros para poder tomar los vehículos de transporte colectivo que no llegaban más que a las puertas del asentamiento⁶⁹.

A partir de 1991, con la entrada en vigencia del Decreto Legislativo N°651 y el dispositivo legal que permitía la libre importación de vehículos, se originó un crecimiento explosivo del parque móvil de vehículos de transporte colectivo, especialmente de combis y de camionetas rurales (véase Tabla 5.3). La liberalización del mercado en el sector transportes en un momento de fuerte recesión económica había propiciado que buena parte de los parados buscaran una salida en este sector. Así lo expresaba un analista una década más tarde:

Las combis entraron con fuerza a finales de los ochentas. "Al principio era negocio", dicen ahora con nostalgia los chóferes. Fujimori inició su gobierno en julio del

⁶⁹ En los relatos expuestos y analizados en el Capítulo 7 aparece con frecuencia esta experiencia.

noventa, y a los pocos meses algunos liberales criollos disfrazados de Adam Smith dijeron que el mercado del transporte se debería regular solo. La oferta irá de acuerdo con la demanda. Libre importación de vehículos usados para el transporte público. Entre el terrorismo y la crisis económica, los despedidos del fujimorismo optaron por seguir el otro sendero de Hernando de Soto. Necesitaban invertir su liquidación en algo rentable, y la combi fue la solución más rápida. De pronto infestaron todas las arterias de la capital. [...] "Trabajaba en un ministerio y me sacaron. Con mi liquidación me fui a Tacna y compré una combi, en esa época costaba 15 mil dólares, era negocio, podía sacar hasta 150 soles diarios; el cobrador se llevaba sus 30 luquitas, a parte de la cutra", recitan la mayoría de los chóferes que se iniciaron en el negocio (Loayza, 2002).

Con la entrada en vigor del Decreto Legislativo 651 el parque móvil de transporte colectivo aumentó extraordinariamente. Mientras en 1990 se habían matriculado en el Departamento de Lima 852 vehículos de transporte colectivo, esta cifra aumentó a 6.027 en 1991 y a 23.014 en 1992 (véase Tabla 5.4). Durante los años siguientes la cifra se mantuvo extraordinariamente alta respecto a las matriculaciones de la década anterior.

Así las cosas, en el año 1995 el parque móvil de vehículos de transporte colectivo de Lima Metropolitana superaba las 42.000 unidades, una cifra que ha aumentado a casi 60.000 a principios del año 2002 (véase Tabla 5.3), lo cual significa aproximadamente 7 vehículos por cada 1000 habitantes, una de las densidades más altas de América Latina (véase Gráfico 5.5).

La nueva normativa, junto con el hecho que la demanda de transporte no estaba resuelta satisfactoriamente, habían creado las condiciones de mercado necesarias para la formación de pequeñas empresas que permitían encontrar una fuente de trabajo para un gran número de personas que estaban sin empleo como consecuencia del proceso de ajuste económico iniciado por el gobierno central.

El crecimiento del parque de vehículos de transporte colectivo generó importantes beneficios para los usuarios. Por una parte supuso un incremento del número de

Tabla 5.3

Lima Metropolitana. Evolución del parque automotor de transporte colectivo, 1972 - 2002

	1972	1988	1995	2002
Ómnibus	2.100	2.578	9.238	13.563
Microbús	6.130	5.456	11.013	10.544
Ómnibus/Microbús ⁽¹⁾	-	-	-	2.095
Camioneta rural	-	2.300	21.995	32.357
Total	8.230	10.334	42.246	58.559

Fuente: 1972, 1988 i 1995: IMP, 1998a; 2002: MML, 2002

⁽¹⁾ En los datos proporcionados por el Callao para el año 2002 *ómnibus* i *microbús* se consideran un mismo tipo de vehículo**Tabla 5.4**

Departamento Lima. Matriculación de vehículos, 1990 - 1999

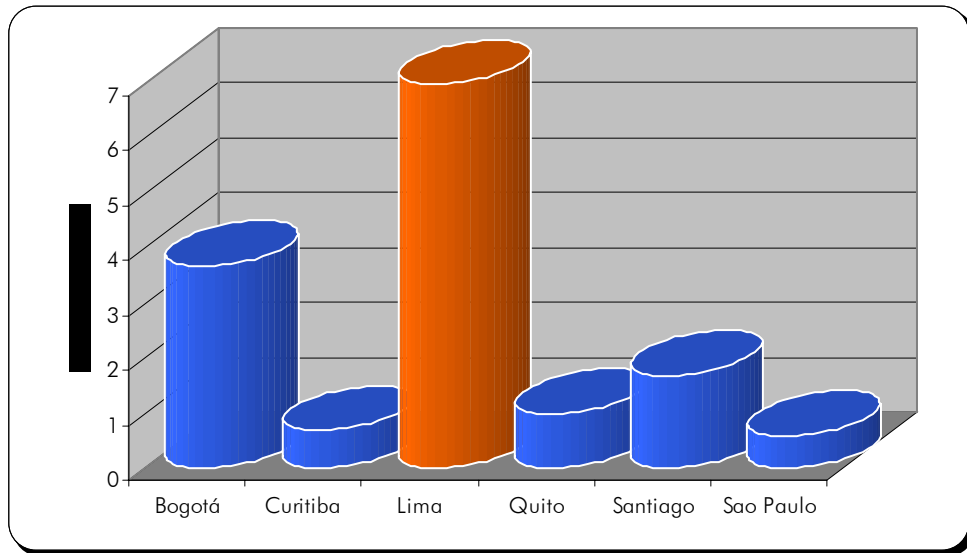
CLASE	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Camioneta rural	331	3.098	12.895	7.854	9.100	10.132	4.501	3.279	6.243	4.877
(1)										
Microbús	242	2.034	4.351	2.298	3.586	8.127	6.785	8.480	15.073	13.144
Ómnibus	279	895	5.768	3.247	3.320	3.967	1.791	992	1.643	1.251
Total	852	6.027	23.014	13.399	16.006	22.226	13.077	12.751	22.959	19.272

Fuente: INEI, 2001a

⁽¹⁾ Incluye camioneta panel

Gráfico 5.5

Lima Metropolitana. Densidad del parque automotor de transporte colectivo
(vehículos/1000 hab.), 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

plazas lo cual supuso una mejora de la comodidad en cuanto que los usuarios ya no tenían que viajar ni parados ni apiñados y menos todavía tenían que jugarse la vida colgados de las puertas; y de otra supuso una disminución de los tiempos de viaje en cuanto que ya no hacía falta caminar tanto para llegar al paradero más próximo⁷⁰, porque ya no hacía falta hacer colas para coger los vehículos de transporte y porque los nuevos vehículos, la mayoría camionetas rurales, circulaban a mayor velocidad. Al mismo tiempo, la incorporación de nuevos vehículos contribuyó a disminuir la edad media del parque móvil.

Pero al mismo tiempo, este importante crecimiento de la oferta también generó un importante volumen de problemas. Por un lado supuso un aumento de la congestión viaria, una congestión causada no tanto por el elevado número de vehículos en circulación, que también, sino, y especialmente, por lo que supone la recogida de pasajeros en cualquier lugar de la vía no destinado a este uso⁷¹. Este hecho, además, generó una importante disminución de la velocidad y, consecuentemente, un aumento de los tiempos de desplazamiento, especialmente en los trayectos que atravesaban las vías más congestionadas.

El aumento del número de vehículos generó, también, un aumento de la inseguridad en cuanto que la sobreoferta de vehículos generó un incremento sustancial de la competencia incrementándose la velocidad y generando más accidentes (AATE, 2001). Al mismo tiempo, el incremento del parque vehicular conllevó el uso de vías de carácter local incrementando la inseguridad y el malestar en las áreas residenciales, especialmente las más próximas a las vías más congestionadas. Asimismo, este crecimiento acelerado del parque vehicular ha supuesto un incremento del número de operadores y la atomización del servicio

⁷⁰ El crecimiento del parque de vehículos había dado lugar, a la vez, a un incremento del número de líneas, de su longitud y, en definitiva, de la cobertura territorial.

⁷¹ Este aumento de la congestión, como se anotará más adelante, es consecuencia también del crecimiento del número de vehículos de transporte individual.

dificultando en gran medida la planificación y la gestión del servicio de transportes metropolitanos por parte de las autoridades competentes⁷².

Por otro lado, la mayor parte de los vehículos utilizados en el servicio de transporte colectivo urbano de Lima Metropolitana, especialmente los incorporados a partir del año 1991, no tienen las características adecuadas para el desarrollo de esta actividad. Por lo general son vehículos de carga adaptados como vehículos de transporte de pasajeros. Así, por ejemplo, los ómnibuses muy a menudo son chasis de camiones a los cuales se ha sustituido la carrocería original por una de nueva adaptada al transporte de viajeros. El caso de las combis y microbuses es parecido.

Así lo expresaba un analista:

Blanca y radiante va la combi de inicios de los noventas. "Unos importadores de autos usados, de origen paquistaní, aprovecharon la norma del gobierno y empezaron a introducir la combi japonesa usada en el mercado peruano", recuerda Luis Torero, ex director de la revista *El Transportista*. Desde su nacimiento fueron un desafío para el tambaleante orden establecido: timón a la derecha, puerta a la izquierda y sin asientos para pasajeros porque en Japón las utilizaban para transportar carga. Pero nada es imposible para la imaginación del mecánico peruano. El timón se puede cambiar a la izquierda y la puerta a la derecha. De los asientos se ocuparían los tapizadores que rodean el coliseo Amauta (Loayza, 2002).

Este hecho implica que las condiciones de seguridad del vehículo no sean las adecuadas y, más todavía, las de comodidad. Al no existir una normativa ni una regulación en este sentido las condiciones de seguridad y de comodidad las decide el propio operador el cual, en la mayor parte de los casos, prioriza la minimización de los costes de adaptación del vehículo a la seguridad de éste y el incremento de la capacidad del vehículo frente a la comodidad de los viajeros (AATE, 2001).

⁷² El apartado 5.2.2 *Los operadores: informalidad y atomización empresarial* se ahonda en esta cuestión.

Ni que decir tiene que, con estas operaciones, si bien por una parte se ha incrementado notoriamente el número de plazas de transporte, lo cual ha sido francamente positivo, éste no ha ido acompañado, como sería de desear, de un incremento también notorio tanto de la seguridad como de la comodidad. Sin embargo, como se verá en el capítulo 7, si bien este es un factor a tener en cuenta por las clases populares, la mayoría de ellos anteponen la cobertura territorial, la cobertura horaria o la frecuencia a las condiciones de seguridad de las unidades de transporte colectivo⁷³.

Por otro lado, el parque de vehículos de transporte colectivo de Lima Metropolitana está considerablemente envejecido. Se estima que la media de edad de la flota es de unos 16 años (véase Tabla 5.5), una de las más altas de América Latina (véase Gráfico 5.6), si bien esta cifra esconde diferencias sustanciales.

En conjunto, un 25% de la flota sobrepasa los 20 años y casi un 10% los 30. Teniendo en cuenta el deficiente mantenimiento de los vehículos podemos situar la edad crítica de éstos aproximadamente en los 15 años (AATE, 2001). Un 63% de la flota supera esta edad. Especialmente grave es el caso de los vehículos más grandes; así, un 82% del omnibuses tiene más de 15 años, un 34% más de 25 y un 15% más de 30.

Si bien el Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros prohíbe la circulación de vehículos de transporte colectivo de más de 20 años de antigüedad⁷⁴, los diferentes intentos de las autoridades para obligar a retirar los vehículos más antiguos⁷⁵ al final siempre se han echado atrás por el problema social que este hecho puede generar pues la atomización

⁷³ Véase 7.1 *El transporte colectivo urbano: percepciones generales*.

⁷⁴ Reglamento Nacional del Servicio Público del Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (Decreto Supremo N°12-95-MTC). Título I. Capítulo II. Artículo 4°. (...). Está prohibido prestar servicio regular en ómnibus cuya antigüedad sea mayor de veinte (20) años (...).

⁷⁵ Decreto Supremo N°26-99-MTC, Decreto Supremo N°45-99-MTC y Decreto Supremo N°23-2000-MTC.

empresarial y la competencia feroz hacen que la mayoría de transportistas no hayan acumulado dinero suficiente para hacer frente a la compra de un nuevo vehículo.

La antigüedad del parque automotor, junto con el deficiente mantenimiento de éste, genera un incremento de los niveles tanto de inseguridad como de incomodidad así como una disminución de la productividad y de la velocidad y un incremento notable de la emisión de gases contaminantes.

Si bien durante los primeros años de la década de los noventa el del transporte colectivo urbano resultó un negocio bastante rentable, el incremento progresivo de la oferta de este servicio fue reduciendo también progresivamente los beneficios obtenidos de su explotación. Este hecho generó, siguiendo la lógica empresarial de una economía de libre mercado, una reducción también progresiva de la destinación de parte de los ingresos generados en el desarrollo de la actividad para el mantenimiento de los vehículos de las diferentes empresas de transporte.

Si bien la Municipalidad Metropolitana de Lima hizo algunos intentos para regular esta cuestión, la actitud de los operadores junto con la connivencia del gobierno central y del Poder Judicial durante el período presidido por Alberto Fujimori hicieron imposible la fructificación de estos intentos.

De este modo, el deficiente mantenimiento recibido por la mayor parte de los vehículos de transporte, junto con la antigüedad de los vehículos, ha generado un incremento de la inseguridad y de la incomodidad a la vez que un aumento de los costes de operación y de la emisión de gases contaminantes. Asimismo, también ha sido causa de un incremento sensible de la congestión vehicular en cuanto que, debido a su deficiente mantenimiento, los vehículos se malogran bastante a menudo quedando varados en medio de las calles y avenidas de la ciudad afectando gravemente la fluidez del tránsito.

La ausencia de revisiones técnicas a los vehículos de transporte de pasajeros es una constante en todo el país. En el caso de Lima, pese a los intentos de la

Tabla 5.5

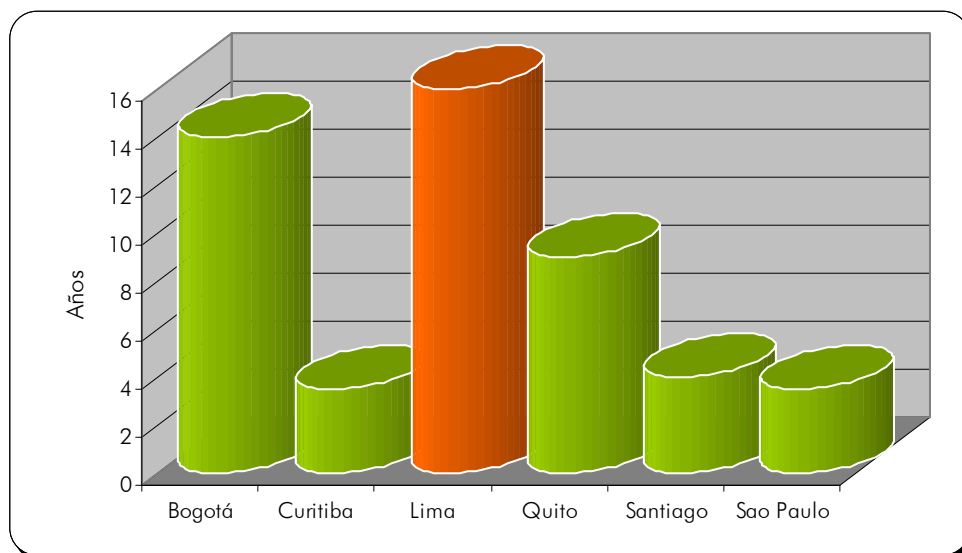
Lima Metropolitana. Edad del parque automotor (%), 2002

	0-9 años	10-14 años	15-19 años	20-24 años	25-30 años	> 30 años	Total
Ómnibus	3	16	30	18	19	15	100
Microbús	6	29	39	6	13	8	100
Camioneta rural	3	42	42	4	2	8	100
Total general	4	32	38	7	9	9	100

Fuente: DMTU, 2002

Gráfico 5.6

Lima Metropolitana. Edad media del parque automotor (en años), 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

Municipalidad Metropolitana de Lima de establecer un reglamento de revisiones técnicas que permita el control del estado de los vehículos de transporte colectivo con respecto a la seguridad, comodidad, emisiones contaminantes, etc., ninguno de estos intentos ha sido exitoso. La oposición frontal de los operadores de transporte de una parte y, especialmente, la voluntad expresa del gobierno central de no regular ninguno de los aspectos relativos al "mercado" del transporte, junto con la connivencia del Poder Judicial en este sentido, así lo han determinado.

Esta carencia de control sobre el parque móvil de vehículos del servicio de transporte colectivo genera un importante incremento de la inseguridad, expresado en víctimas de accidentes de tránsito, un elevado grado de incomodidad, una baja productividad-velocidad, un importante volumen de emisiones contaminantes a la atmósfera y un aumento de los costes de operación de los vehículos (AATE, 2001).

5.4.3 Conductores y cobradores: actitudes y prácticas inadecuadas

Por parte de los conductores existe poco o ningún respeto por las disposiciones reglamentarias del tránsito, particularmente por las señales y principios que lo regulan. Prácticamente no se conoce con claridad cuáles son los derechos y los deberes de los usuarios de las vías públicas. Los conductores conducen sus vehículos como si las calles les estuvieran reservadas íntegramente y los peatones tuvieran que subordinarse a ellos.

Los paraderos del transporte colectivo son casi siempre ignorados tanto por los conductores como por los usuarios, aparte de que no siempre tienen una ubicación correcta. Los conductores de vehículos de transporte colectivo acostumbran a parar los vehículos en cualquier lugar, sin respetar los paraderos ni la obligación de hacerlo en el lugar señalado. Los usuarios tampoco los respetan pues, para parar a los vehículos de transporte colectivo, frecuentemente invade las calles, incluso en las intersecciones de más tránsito, o lo hace a mitad de la cuadra o en cualquier otro lugar inapropiado. Por otra parte, los paraderos no siempre están debidamente señalizados, protegidos o conservados. La indisciplina general es una de las

características más relevantes del tránsito en general y del servicio de transporte colectivo urbano en particular⁷⁶.

Especialmente grave es la actitud de los conductores de las camionetas rurales. Si bien es cierto que se encuentran en mejor estado por el hecho de que en su mayor parte son vehículos de reciente importación, su incremento excesivo en los principales recorridos es causa de permanente desorden y riesgo de accidentes, lo cual incide directamente en la congestión del tránsito y en la falta de seguridad para el público. Estos vehículos circulan generalmente a altas velocidades haciendo carreras entre ellos para recoger más pasajeros y sin respetar las más elementales reglas de tránsito y normas de seguridad.

Los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos años demuestran que en buena parte se deben a la impericia de los conductores de camionetas rurales y microbuses, habiéndose detectado que en algunos casos éstos no tienen el permiso correspondiente (DMTU, 2002). Esto es debido, en buena parte, por un lado a la incorporación a este trabajo de personas no preparadas y de otra a una carencia de recursos, y de voluntad política, para hacer cumplir la normativa y las regulaciones que las diversas administraciones públicas competentes en esta materia han dispuesto. Así lo expresaba un analista recientemente:

[...] Miles de combis necesitaban miles de chóferes profesionales que no se encontraban precisamente en la capital. Los despedidos tendrían el nuevo puesto de trabajo al alcance de sus manos. Los estudiantes, también. Los desocupados, por supuesto. Los pandilleros y ahorados, de cabeza. Los choros, de caleta. Con brevete o sin él, mayores o menores de edad. No solo atropellaban el reglamento y las señales de tránsito, también a los transeúntes. "Combis asesinas", las calificó Enrique Espinoza Bellido, secretario de Transporte Urbano de Lima (Loayza, 2002).

De todas formas, a parte de esta cuestión, su actitud se explica muchas veces por las condiciones en que tienen que trabajar: jornadas muy largas, trabajo muy

⁷⁶ Esta cuestión se aborda con más detalle en el Capítulo 7 (véase 7.1 *El transporte colectivo urbano: percepciones generales*).

intenso y desgastador, conducción en medio de un tránsito endemoniado, competencia con otros conductores para conseguir los pasajeros de los cuales depende su salario, carencia de descansos semanales, etc.

5.5 LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO EN JUAN PABLO II

El asentamiento Juan Pablo II, a pesar de estar ubicado relativamente lejos del centro de la ciudad, de tener una baja densidad poblacional, de su localización periférica, de no ser una zona de paso, de tener un precario nivel de consolidación urbana y de tener la mayor parte de las pistas sin pavimentar, goza de una aceptable oferta de transporte colectivo⁷⁷.

En el área del asentamiento prestan su servicio dos líneas de transporte colectivo (las rutas 45B y 17), tres empresas de taxis colectivos⁷⁸ y un amplio servicio de mototaxis. La línea 45B ofrece su servicio con ómnibuses de gran capacidad, alrededor de 65-70 plazas (véase Foto 5.14); la línea 17 lo hace con microbuses de aproximadamente 25 plazas (véase Foto 5.15). La mayor parte de los taxis colectivos, popularmente llamados Picapiedras, son vehículos tipo Station Vagon con una capacidad de entre 5 y 6 plazas (véase Foto 5.16). Los mototaxis tienen una capacidad de hasta 3 personas (véase Foto 5.17). Por este orden, taxis colectivos, mototaxis y líneas 45B y 17, tienen también cierta capacidad de llevar bultos.

La forma de operación de cada una de las empresas de transporte colectivo que prestan sus servicios en Juan Pablo II es parecida. En el caso de las líneas 17 y 45B los pasajeros pueden tomar los vehículos en cualquier lugar de la ruta no existiendo paraderos específicos para ello. Igualmente, los pasajeros pueden bajarse de los vehículos allí donde ellos indiquen.

⁷⁷ En el Capítulo 6 se ahonda en el análisis de la calidad de este servicio.

⁷⁸ Una de ellas de carácter informal.

La forma de operación de los taxis colectivos es muy similar pues éstos se pueden tomar en cualquier lugar de la ruta y apearse en el lugar donde el pasajero indique. La diferencia con las líneas anteriores es que al ser vehículos con poca capacidad es muy posible que éstos ya vengan llenos con lo cual deba esperarse el paso de otro colectivo.

Finalmente, los mototaxis tienen una forma de operación parecida en tanto que pueden tomarse en cualquier lugar y apearse allí donde se indica. Sin embargo, tienen una diferencia sustancial respecto a los anteriores: los mototaxis no están sujetos a ninguna ruta con lo cual pueden acceder a cualquier lugar del asentamiento⁷⁹.

5.5.1 La cobertura territorial del servicio

Tanto las líneas de transporte público como los taxis colectivos penetran en el asentamiento Juan Pablo II por la avenida San Martín de Porres. Como puede observarse en el Mapa 5.7, las líneas 17 y 45B penetran hasta el primer sector de la 5ta etapa del A.H. Juan Pablo II y los taxis colectivos llegan hasta el último sector del asentamiento, en la zona conocida como San Martín, situada al fondo de la quebrada.

Los mototaxis cubren toda el área llana situada entre la parte del asentamiento contigua a la avenida Santa Rosa y la 2da etapa del A.H. Juan Pablo II. En raras ocasiones prestan su servicio más allá de esta área. Asimismo, debido a las dificultades orográficas del terreno, no prestan su servicio en los asentamientos situados en las laderas de los cerros.

Así, como puede observarse en los Mapas 5.8, 5.9 y 5.10, prácticamente todo el asentamiento queda cubierto por la oferta de transporte colectivo que presta su servicio en esta zona. Cabe anotar, de todas formas, que si bien las áreas situadas en las laderas de los cerros quedan en su mayor parte a menos de 500 metros del lugar por donde pasa alguno de los servicios de transporte colectivo que prestan su

⁷⁹ Esta afirmación se matiza en el próximo apartado.

Foto 5.14

Juan Pablo II. Vehículo de la línea 45-B



Fuente: autor

Foto 5.15

Juan Pablo II. Vehículo de la línea 17



Fuente: autor

Foto 5.16

Juan Pablo II. Taxi colectivo "Picapiedra"



Fuente: autor

Foto 5.17

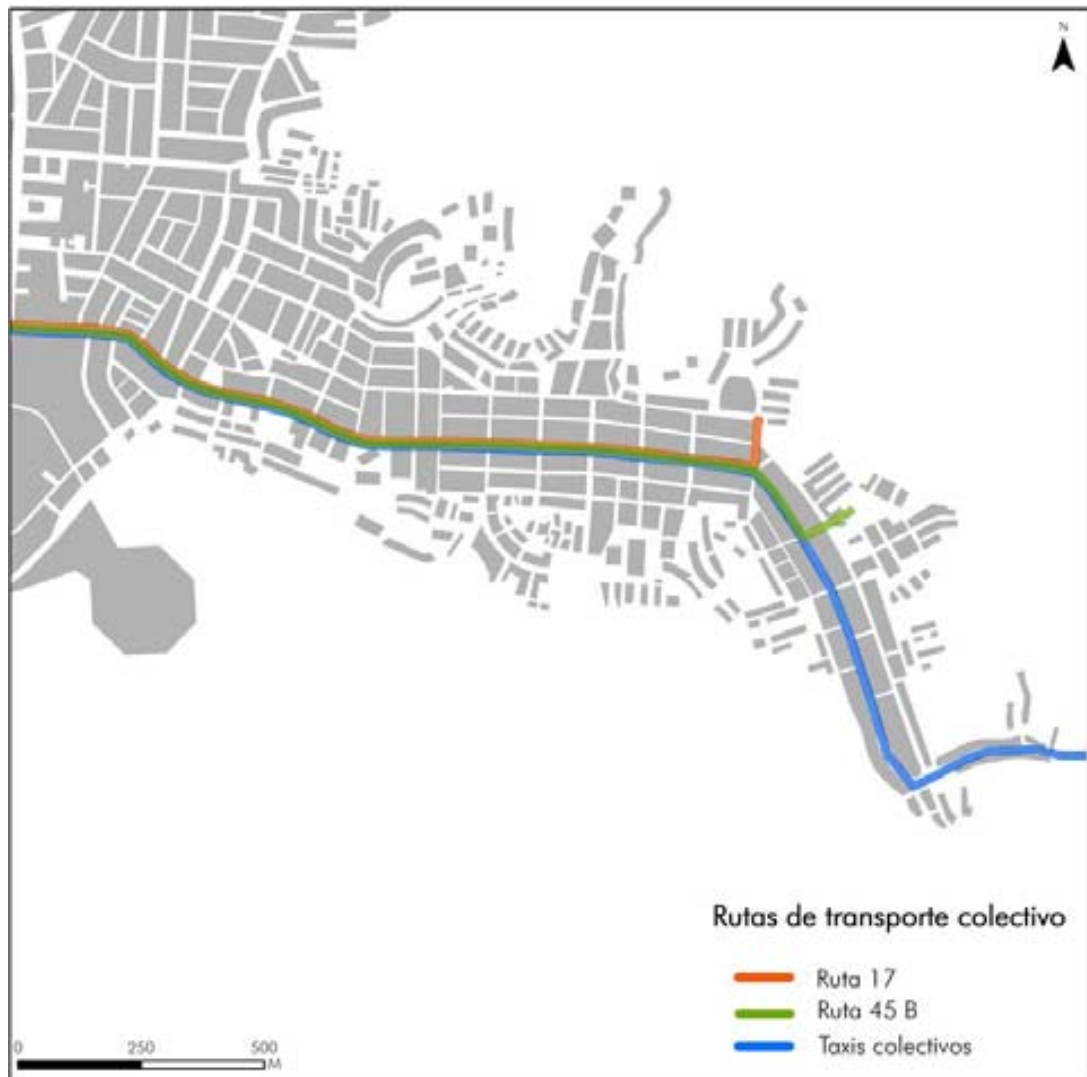
Juan Pablo II. Moto-taxi



Fuente: autor

Mapa 5.7

Juan Pablo II. Oferta de transporte colectivo, 2005



Fuente: elaboración propia

Mapa 5.8

Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: ruta 17, 2005



Fuente: elaboración propia

Mapa 5.9

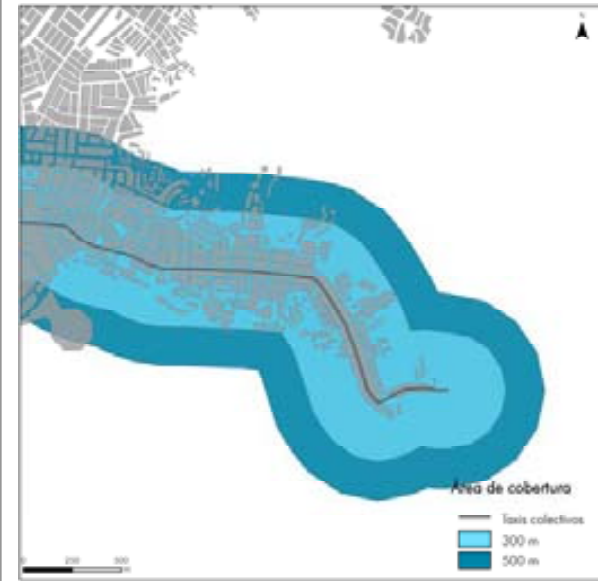
Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: ruta 45B, 2005



Fuente: elaboración propia

Mapa 5.10

Juan Pablo II. Cobertura territorial del servicio de transporte colectivo: taxis colectivos, 2005



Fuente: elaboración propia

servicio en esta zona, las condiciones orográficas de dichos espacios dificultan en mayor o menor medida el acceso a éstos.

La conexión con el exterior del asentamiento puede realizarse mediante la oferta de transporte ahora descrita o bien mediante la combinación de ésta con las diferentes rutas de transporte colectivo que tienen conexión con éstas.

Los mototaxis cubren el área comprendida entre el asentamiento Juan Pablo II y la zona conocida como Paradero 10, en la avenida de Canto Grande, alrededor de la avenida San Martín de Porres. En esta zona, como se comentó en el capítulo anterior⁸⁰, se encuentra un mercado de productos alimentarios conocido popularmente como Mercado 10 y un gran número de establecimientos que ofrecen productos de todo tipo. Asimismo, en este lugar existe un servicio de atención médica que cubre en buena medida los déficits de los centros médicos que ofrecen sus servicios en Juan Pablo II.

En su paso por las avenidas Santa Rosa, Wiese y Canto Grande los pasajeros pueden tomar multitud de líneas que conectan este espacio con otras áreas del propio distrito y con el resto de la ciudad.

El caso de los Picapiedras es parecido. Teniendo su paradero inicial en la zona conocida como San Martín, al final de la quebrada donde se asienta Juan Pablo II⁸¹, su ruta transcurre por toda la avenida San Martín de Porres cruzando todo el asentamiento Juan Pablo II y teniendo como destino el Paradero 10. En su discurrir por esta avenida también cruza las avenidas Santa Rosa, Wiese y Canto Grande lo que permite a los pasajeros tomar las diferentes líneas que discurren por dichas avenidas y que les llevan a los diferentes rincones de Lima Metropolitana.

La línea 17 tiene su paradero inicial en el primer sector de la 5ta etapa del A.H. Juan Pablo II. De allí recorre la avenida San Martín de Porres para doblar por la avenida Santa Rosa y dirigirse a la zona conocida como Puente Nuevo, un área de interacción de diversas líneas de transporte colectivo situada en el cruce de las avenidas Pirámide del Sol y José Carlos Mariátegui con la Vía de Evitamiento. Este nodo de rutas de transporte permite hacer conexión con un gran número de líneas, especialmente las que se dirigen a los conos Este, Sur y Centro de la ciudad.

⁸⁰ Véase Capítulo 4.

⁸¹ Véase Mapa 1.1 en 1.7 *Área de estudio*.

Siguiendo la Vía de Evitamiento la línea 17 se adentra en los Barrios Altos después de cruzar por el Puente Huánuco hasta llegar a la avenida Grau, un nuevo nodo de líneas de transporte de carácter metropolitano que a su vez se encuentra muy cercano al Hospital dos de Mayo, uno de los grandes centros de atención médica a escala metropolitana y el más cercano al distrito de San Juan de Lurigancho y al asentamiento Juan Pablo II.

Desde este punto la línea pasa primero por el Mercado Mayorista de La Parada, el principal centro de abastecimiento de productos agrícolas de carácter metropolitano, y después por Gamarra, el principal centro de confección y comercialización de productos textiles de Lima. Ambos lugares, situados en el distrito de La Victoria, se constituyen, como se verá más adelante⁸², como importantes centros de destino de los desplazamientos de los pobladores de Juan Pablo II.

Dejando atrás estos importantes centros de destino, la línea 17 cruza la carretera Panamericana Sur a la altura de la avenida Nicolás de Ayllón, otro nodo de transporte importante sobretodo para dirigirse hacia los distritos del sur de la ciudad, para adentrarse en la zona industrial situada a caballo entre Ate y Santa Anita, un importante foco de atracción de población de todo el espacio metropolitano, de San Juan de Lurigancho y también de personas que residen en el asentamiento Juan Pablo II.

Una vez allí, y después de cruzar la Universidad Nacional Agraria, la 17 recorre la avenida de La Molina en el distrito del mismo nombre, un área donde se asienta un gran volumen de población de estratos sociales muy altos y que son fuente de trabajo para los habitantes de Juan Pablo II que trabajan en el servicio doméstico ya sea como empleadas del hogar, jardineros u otros trabajos ya sea con carácter fijo o de forma temporal.

La línea 17 finaliza su recorrido en el contiguo distrito de Pachacamac.

La línea 45B empieza su recorrido en el primer sector de la 5ta etapa del A.H. Juan Pablo II. Después de recorrer todo el asentamiento por la avenida San Martín de

⁸² Véanse capítulos 6 y 7.

Porres, dobla por la avenida Santa Rosa para salir unos kilómetros más abajo a la avenida Próceres de la Independencia desde donde después de cruzar el nodo de comercio y servicios situado alrededor del centro comercial Metro, se dirige al Puente Ricardo Palma para entrar a la avenida Abancay.

Alrededor de esta avenida, que cruza el centro histórico, se encuentran buena parte de las dependencias de la administración pública tanto provincial como nacional, un buen número de establecimientos de carácter terciario que ofrecen una gran variedad de productos, entre ellos el espacio conocido como el Mercado Central, y una parte importante de la oferta cultural y de ocio de la ciudad. Asimismo, dicha avenida representa, además de un importante nodo de transporte colectivo, un excelente lugar para laborar como vendedor ambulante ofreciendo todo tipo de productos ya sea en la propia avenida o en los carros⁸³ que circulan por ella.

Dejada atrás la avenida Abancay, la línea 45B se dirige hacia la avenida Manco Cápac alrededor de la cual se sitúan buena parte de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros⁸⁴. Desde allí cruza varios distritos del centro de la ciudad (Lima Cercado, Jesús María, Pueblo Libre, San Miguel, La Perla y Bellavista) para dirigirse al Puerto del Callao. A lo largo de este recorrido la 45B pasa por diversas áreas donde reside población de estratos medios altos y altos los que requieren mano de obra barata para realizar sus tareas domésticas.

El Puerto del Callao, junto con el tramo final de la avenida Argentina, es un importante nodo de oportunidades especialmente para las personas de bajos recursos. En él se ubican de un lado los diferentes servicios de carácter portuario y de otro multitud de industrias que requieren de un importante contingente de mano de obra no calificada. Asimismo, esta zona es un importante foco de atracción para aquellas personas que aprovechando la importante actividad económica que se desarrolla a su alrededor ofrecen diversos tipos de servicios a la multitud que diariamente se acerca a este lugar.

Desde el Puerto del Callao la línea 45B cruza los distritos de la margen derecha del río Rímac situados en el Cono Norte para ingresar al centro de la ciudad por el Puente del Ejército. Sin embargo, este último tramo no es útil a los habitantes de

⁸³ Vehículos de servicio de transporte colectivo.

⁸⁴ En Lima, a diferencia de otras ciudades del continente, no existen grandes estaciones de autobuses. Cada empresa tiene su propia sede desde la cual presta sus servicios a los viajeros.

Juan Pablo II en tanto que tienen otras rutas que les acercan a dichos espacios con mucha más rapidez.

Como puede apreciarse, la cobertura territorial de la oferta de transporte colectivo es bastante alta. Utilizando unos medios u otros o la combinación de diversos de ellos es posible desplazarse desde cualquier punto de Juan Pablo II a los diferentes rincones de la ciudad para realizar una gran variedad de actividades.

5.5.2 La cobertura horaria

Si bien la mayor parte de las actividades que realizan los habitantes de Juan Pablo II se desarrolla durante el día, ya sea cotidiana o esporádicamente buena parte de sus ciudadanos necesita desplazarse fuera del asentamiento en horas nocturnas. Para que esto sea posible es necesario que el de transporte colectivo tanto de Juan Pablo II como del resto de la ciudad ofrezca sus servicios durante este horario.

En el conjunto de la ciudad, especialmente en las vías principales de ésta, existe presencia de transporte colectivo durante prácticamente las 24 horas del día dependiendo de las zonas de las que se trate. Para que esta oferta de transporte pueda ser aprovechada por los habitantes de Juan Pablo II, entonces, el servicio en este asentamiento debe ofrecerse también durante la noche. Veámoslo.

Tal como se puede observar en el Gráfico 5.7, las líneas 45B y 17 suspenden el servicio durante la noche. En el caso de la primera éste se inicia a las 5.15 horas de la mañana y tiene su última salida a las 10.30h de la noche. En el caso de la segunda se presta el servicio entre las 4.00h de la mañana y las 6.30h de la tarde. Cabe decir que si bien la última salida desde Juan Pablo II es a las horas indicadas, la hora de llegada de los últimos vehículos es entre la 1.00h y las 2.00h de la madrugada para la 45B y entre las 10.00h de la noche y las 2.00h de la madrugada para la 17.

En el caso de los mototaxis el horario de prestación de servicio es parecido al de la 45B. Las primeras unidades empiezan a prestar sus servicios a las 5.00h de la mañana y las últimas se retiran alrededor de las 10.00h de la noche. Sin embargo este horario puede oscilar bastante ya sea por la presencia de motoristas que ofrecen sus servicios de forma informal en horarios distintos a los facilitados por las empresas formales consultadas, o por las dificultades en que éstos se encuentran

para ejercer su actividad en una zona con un elevado grado de delincuencia y pandillaje.

Finalmente, las empresas de taxis colectivos ofrecen sus servicios durante toda la noche, además de durante el día. Si bien, como se verá en el apartado posterior, las frecuencias de paso disminuyen notablemente durante la noche, la presencia de este servicio permite satisfacer en gran medida los desplazamientos que, ya sea de forma cotidiana o esporádica, deban realizar los habitantes de Juan Pablo II.

5.5.3 Las frecuencias de paso y los tiempos de espera

Además de la cobertura territorial y la cobertura horaria, la calidad de un servicio de transporte colectivo se identifica por la frecuencia de paso de sus unidades. Al igual que en el resto de la ciudad, la falta de regulación del sector, la elevada demanda y la distribución de ésta en todas las franjas horarias ha comportado una elevada frecuencia de paso de las líneas que prestan su servicio en Juan Pablo II.

Como puede observarse en la Tabla 5.6, la línea 45B tiene una frecuencia de paso media de 8 minutos con unos valores máximos y mínimos de 15 min. y 4 min. respectivamente. Asimismo, la línea 17 tiene una frecuencia de paso parecida siendo la media de 7 minutos, la máxima de 14 minutos y la mínima de 1 min.

Los taxis colectivos tienen una frecuencia muy superior a la de las dos líneas de transporte público que prestan su servicio en Juan Pablo II. Como puede observarse en la Tabla 5.6, ésta suele ser inferior a 1 minuto si bien en algunas ocasiones puede llegar hasta los 3 min.

Durante la noche la frecuencia de paso de los taxis colectivos disminuye sustancialmente pudiendo llegar a los 25 o 30 minutos. Si bien las dos empresas que mantienen un servicio regular tienen establecida una frecuencia de paso de 30 minutos en horario nocturno, las salidas de sus vehículos tanto puede ser que se intercalen perfectamente, con lo cual la frecuencia aumenta a una unidad cada 15 minutos, como que se solapen los dos vehículos siendo entonces la frecuencia de 30 minutos.

Los mototaxis, por su forma de operar, no tienen una frecuencia de paso preestablecida. Al igual que los taxis “normales”, éstos inician su servicio en el mismo momento que se solicita.

Dado que en muchas ocasiones los habitantes de Juan Pablo II deben hacer una o más conexiones para llegar a su lugar de destino, la frecuencia de paso del resto de líneas de transporte colectivo que operan en la metrópoli limeña será un elemento caudal de la calidad del sistema. En este sentido, las frecuencias de paso de las diferentes líneas en el resto de la ciudad son también muy elevadas, especialmente en las principales avenidas de ésta donde coinciden diversas rutas con un recorrido similar.

Íntimamente relacionado con la frecuencia de paso encontramos los tiempos de espera, esto es, el tiempo que tienen que esperar los pasajeros en el paradero para poder abordar la unidad de transporte colectivo que requieran. En este sentido, las contabilizaciones de tiempos de espera realizadas por el propio investigador en Juan Pablo II corroboran los datos de frecuencia de paso recogidas y expuestas en el apartado anterior.

Así, tal como se desprende de las observaciones realizadas (véase Tabla 5.7), la mayor parte de los tiempos de espera pueden considerarse bajos (más de dos tercios del total). Asimismo, los tiempos de espera muy bajos, esto es, inferiores al minuto, representan casi una quinta parte del total. Sumados, los tiempos de espera bajos y muy bajos representan el 85% del las observaciones realizadas. Por otro lado, los tiempos de espera medianos, entre 5 y 10 minutos, suponen el 14% mientras que los superiores a 10 minutos (altos) apenas si alcanzan el 1% de éstos.

En este sentido, como se verá en el Capítulo 6⁸⁵, los tiempos de espera no suelen ser un inconveniente para los pobladores de Juan Pablo II que usan el transporte colectivo, ya sea para ir solo hasta el Paradero 10 o para desplazarse a cualquier otro lugar de la ciudad.

⁸⁵ Véase 6. *La movilidad como articuladora de la vida cotidiana.*

Gráfico 5.7

Juan Pablo II. Cobertura horaria del transporte colectivo, 2005

	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Línea 45B																								
Línea 17																								
Taxis colectivos																								
Mototaxis																								

Fuente: elaboración propia en base a los datos facilitados por las distintas empresas prestadoras del servicio

Tabla 5.6

Juan Pablo II. Frecuencias de paso del transporte colectivo (en min.), 2005 ¹

	Media	Máxima	Mínima
Línea 45B	8	15	4
Línea 17	7	14	1
Taxis colectivos ²	<1	3	<1
Mototaxis	Servicio inmediato		

Fuente: elaboración propia en base a trabajo de campo

¹ En el Anexo I se exponen los conteos que han permitido elaborar esta tabla.

² Se consideran conjuntamente las tres empresas que prestan el servicio de taxi colectivo en Juan Pablo II.

Tabla 5.7

Juan Pablo II. Tiempos de espera del transporte colectivo, 2005 ³

Tiempos de espera	Rango (en minutos)	Número Observ.	%
Muy bajos	< 1	54	17
Bajos	1-4	214	68
Medianos	5-10	44	14
Altos	> 10	3	1
Total		315	100

Fuente: elaboración propia en base a trabajo de campo

Tabla 5.8

Juan Pablo II. Tarifas del transporte colectivo, 2005 ⁴

	Tarifa (en nuevos soles)
Línea 45B	1,20
Línea 17	1,20
Taxis colectivos	0,60
Mototaxis	0,50 - 1,50

Fuente: elaboración propia en base a la información obtenida de las empresas prestadoras del servicio

³ En el Anexo II se exponen los conteos que han permitido elaborar esta tabla.

⁴ Tarifas del transporte colectivo a 11 de enero de 2005. Como se verá en el Capítulo 7 estas tarifas son el resultado de una importante subida realizada a fines de 2004.

5.5.4 Las tarifas vigentes

Además de la cobertura territorial, la cobertura horaria, la frecuencia de paso y los tiempos de espera, existe un último elemento que condiciona en gran medida las posibilidades de uso del servicio de transporte colectivo: las tarifas.

Como puede observarse en la Tabla 5.8, la tarifa marcada por las dos empresas que explotan las líneas 45B y 17 es de 1,20 nuevos soles. Esta tarifa es válida para todo el recorrido, sea cual sea el lugar donde el pasajero tome el carro o donde éste se apeee. De todas formas, como se verá en el capítulo 7⁸⁷, el coste del pasaje puede reducirse sustancialmente si se usan las estrategias adecuadas.

La tarifa de los taxis colectivos es de 60 centavos de sol. Al igual que en el caso anterior, el pago de esta tarifa permite la realización de todo el recorrido. La realización de solo una parte de éste no implica una reducción del coste del pasaje.

A diferencia de las líneas de autobús y de los taxis colectivos, la tarifa del servicio de mototaxi es variable. Ésta depende, fundamentalmente, de la distancia a recorrer. De todas formas el coste del pasaje no suele ser inferior a los 50 centavos de sol pudiendo alcanzar como máximo 1 sol y 50 centavos.

Como se verá en el Capítulo 7⁸⁸, estas tarifas pueden suponer un inconveniente para los pobladores de Juan Pablo II en tanto que sus bajas rentas de un lado y su imperiosa necesidad de desplazarse de otra les crea importantes dificultades para sufragar el coste de dicho pasaje. Debe tenerse en cuenta, además, que en buena parte de las ocasiones los habitantes de Juan Pablo II deben tomar dos o más carros⁸⁹ para llegar y regresar de sus lugares de destino⁹⁰.

⁸⁷ Véase 7.5 Estrategias para superar la dificultad de desplazarse.

⁸⁸ Véase 7.3 La renta familiar como condicionante de la movilidad.

⁸⁹ Unidades de transporte colectivo.

⁹⁰ Al respecto véase 6.3 Los desplazamientos cotidianos.

CAPÍTULO 6

LA MOVILIDAD COMO ARTICULADORA DE LA VIDA COTIDIANA ¹

¹ Título tomado de Vega Centeno (2003).

Tal como señala Vega Centeno (2003), la manera como los sectores populares integran la movilidad en su vida cotidiana amerita el desarrollo de aproximaciones que observen tanto las tendencias colectivas de los desplazamientos como las lógicas de movimiento personales. Es por ello que nos interesa conocer el papel de la movilidad dentro de la vida cotidiana de estos habitantes.

El objetivo de este capítulo, entonces, no es otro que ahondar en las características de movilidad de dichos ciudadanos. Partiendo de una estructura "tradicional", basada en los estudios clásicos de transporte, se ha querido conocer la visión, la percepción, que este colectivo tiene de su propia movilidad, de sus hábitos de desplazamiento.

Para ello, en primer lugar, se ha buscado conocer como estos ciudadanos integran la movilidad en su vida cotidiana. Se trata, en este sentido, y fundamentalmente, de indagar sobre las razones que los llevan a desplazarse. Dichas razones, como se verá, no difieren excesivamente de las que llevan a otros colectivos sociales a desplazarse. Sin embargo, se observará como determinados factores como sus posibilidades económicas, la estructura urbana metropolitana, la distribución de funciones y actividades en la ciudad y la oferta de transporte existente, condicionarán en gran medida dichos desplazamientos.

Una vez conocidos los motivos por los cuales se desplaza la población objeto de estudio, se ha buscado conocer cuales son sus espacios de vida cotidiana. Si bien todo el colectivo de personas analizado reside en un mismo espacio, en lo que hemos denominado espacio local, su vida puede desarrollarse tanto en espacios de proximidad como en lugares alejados de éste. En este sentido, en primer lugar se identificarán los lugares de destino de los habitantes de Juan Pablo II para, a posteriori, observar la relación que los individuos tienen con el espacio urbano que los rodea.

Identificados los motivos de los desplazamientos y los lugares de destino de éstos, se tratará entonces de conocer las características de dichos desplazamientos. Es por

ello que en primer lugar se identificarán los medios de transporte usados por los habitantes de Juan Pablo II en sus desplazamientos cotidianos intentando buscar las relaciones entre el uso de dichos medios y las razones personales y territoriales que condicionan su uso. Asimismo, se indagará sobre la frecuencia de dichos desplazamientos relacionándolo sobre todo con los motivos que les llevan a realizarlos y con las limitaciones que les impone su precaria economía. A continuación, se analizará la dinámica de dichos desplazamientos intentando descifrar la “forma” que estos adquieren, esto es, fundamentalmente, si éstos son exclusivamente de ida y vuelta o suelen ser más complejos. Este elemento nos conducirá a conocer la estructura modal de dichos desplazamientos, los enlaces y las interconexiones que la población objeto de estudio debe hacer cotidianamente para poder llegar a sus destinos. En la parte final de este recorrido por los desplazamientos cotidianos nos interesaremos por el tiempo que dicha población dedica a desplazarse centrándonos en la percepción que tiene de éste.

Finalmente, y a partir del análisis anterior, el capítulo concluye con una constatación: la movilidad forma parte de la vida cotidiana de la población analizada. Pero no solo esto. Como se verá, esta constatación no es simplemente la percepción del autor de este análisis. Esta constatación es, sobre todo, la percepción de la propia población estudiada. Como señalan los propios habitantes de Juan Pablo II, existe una imperiosa necesidad de salir del espacio local para desarrollar las más diversas actividades cotidianas. La movilidad deviene, entonces, una necesidad. La movilidad es, a juicio de los propios pobladores del asentamiento analizado, un elemento caudal en su vida cotidiana. Es, sin duda alguna, el elemento articulador de su vida cotidiana.

Como ya se señaló en el primer capítulo de este trabajo², los resultados de este análisis han sido obtenidos mediante una técnica de investigación de carácter cualitativo: las entrevistas en profundidad. La lectura de los resultados aquí expuestos, entonces, no debe realizarse desde una óptica positivista, buscando cuantificaciones de carácter absoluto. Esta investigación busca aflorar realidades

² Véase 1.6 Metodología.

que si bien forman parte de la vida cotidiana de los habitantes de Juan Pablo II y, por extensión, de otras zonas similares³, han sido poco analizadas desde el punto de vista académico estableciendo unas primeras pautas para el desarrollo de una investigación mucho más detallada.

6.1 LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS ACTIVIDADES COTIDIANAS

El primer apartado de este capítulo se propone conocer las razones que llevan a las personas a desplazarse. Dichas razones son múltiples y variables. Este análisis ha identificado hasta seis razones principales por las cuales la población de Juan Pablo se moviliza cotidianamente: ir al trabajo o a buscar empleo, desplazamientos por estudios, compras o visitas médicas, y viajes para ir a visitar a familiares y amigos, por recreación y por otros motivos. Del motivo del desplazamiento dependerá en buena medida el lugar de realización de la actividad programada y de éste, a su vez, los medios de transporte utilizados para llegar, el tipo de desplazamiento, el tiempo empleado y la frecuencia con que se realice.

6.1.1 Ir al trabajo o a buscar empleo⁴

Los desplazamientos para el trabajo son esenciales, entre otras razones porque de ellos depende el sustento de las familias. Dado que las oportunidades de trabajo no suelen encontrarse en la propia zona de residencia, los habitantes de Juan Pablo II y pueblos aledaños se ven obligados a desplazarse para acceder a dichas oportunidades laborales⁵. Es por esta razón que el trabajo o la búsqueda de éste se aducen como uno de los principales motivos para desplazarse.

³ Véase Capítulo 4.

⁴ Debe tenerse en cuenta al leer este apartado que las condiciones de trabajo de la población objeto de estudio difieren sustancialmente de las establecidas en los llamados estados del bienestar. Se trata de empleos fundamentalmente irregulares, básicamente desarrollados en un marco de informalidad económica y sin la existencia de subsidios de desempleo o protecciones similares.

⁵ Incluso en el caso de hogares con importantes restricciones de movilidad alguno de sus miembros debe desplazarse cotidianamente por razones laborales.

El destino de dichos desplazamientos, su duración, la frecuencia con la que los realice, el medio de transporte que empleará y las características del viaje dependerán en gran medida, además de sus posibilidades económicas de sufragar el gasto derivado de éste, de la forma y tipo de empleo que tengan. Así, se pueden identificar varios grupos de personas en función de la relación que se establezca entre su tipo de empleo, especialmente en lo que concierne a la estabilidad, y el lugar donde éste se realiza con sus pautas de movilidad cotidiana.

En primer lugar se encuentran aquellas **personas con un empleo fijo y estable desarrollado en un único centro de trabajo** que conlleva desplazamientos prácticamente iguales todos los días de carácter rutinario. Cada día se desplazan al mismo lugar, haciendo el mismo recorrido, usando siempre los mismos medios de transporte y tardando aproximadamente el mismo tiempo. Se trata de recorridos de carácter pendular, del hogar al trabajo y del trabajo al hogar.

“Bueno, tomo una línea que es la ruta 45 que hace un recorrido de Juan Pablo II hasta el Callao se va. Pero mi recorrido es de San Juan Pablo II hasta la avenida Abancay, en el centro de Lima. Y de ahí camino unas cuatro cuadras hasta poder llegar a mi centro de labor. Esa es la rutina de todos los días” (Juan, E-IV)

En segundo término se han identificado aquellas **personas que teniendo el mismo empleo varían periódicamente de lugar de trabajo**. Por ello sus pautas de movilidad se adaptan a cada nueva situación buscando siempre la forma más conveniente de desplazarse hasta el nuevo destino. Se trata de personas que no tienen un lugar de trabajo fijo sino que varían periódicamente de centro de trabajo. Un ejemplo de ello son las personas que trabajan en la construcción. Durante el tiempo que dura una obra se desplazan cotidianamente hasta donde ésta se encuentra pero en el momento que ésta acaba se dirigen a un nuevo lugar en el que permanecerán también solo una temporada. Sus desplazamientos, entonces, serán de carácter rutinario mientras dure una obra pero van variando a lo largo del tiempo a medida que van cambiando de lugar de trabajo. Si bien seguirán teniendo un carácter marcadamente pendular variarán en cada nueva situación.

“Normalmente de lunes a sábado es directamente al trabajo. Directo al trabajo. Ir y venir del trabajo nada más. Como se dice de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. Esa es la única rutina. Claro, cada vez que cambias de obra hay que cambiar la ruta. Pero de ahí otra vez de la casa para el trabajo y del trabajo para la casa. Otra vez la rutina” (Marcos, E-XI)

En tercer lugar encontramos a **personas con empleo permanente o esporádico que varían constantemente de lugar de trabajo** adaptando constantemente sus pautas de movilidad a cada nueva situación. Se trata de personas cuyos empleos se caracterizan por no tener ni un lugar ni un ritmo temporal de trabajo fijos y que, por ello, sus destinos son mucho más variados, utilizan más diversidad de medios de transporte, con una frecuencia más irregular, realizan más combinaciones modales y tienen una mayor variabilidad en la duración de sus desplazamientos.

Entre estas personas se encuentran aquellas cuyo trabajo aporta el ingreso principal del hogar y aquellas el trabajo de las cuales supone únicamente un complemento al ingreso aportado por otro miembro del hogar. En el primero de los casos su situación hace que estas personas salgan diariamente de su lugar de residencia para desarrollar su actividad profesional.

“¿Dónde va a vender? Sobre todo al Cercado de acá de Lima. Por decir me iba a todos los mercados. Me iba a Gamarra, me iba a Plaza Unión en un mercado que estaba más antes que llamaban la Chanchería, ya también iba a otros mercados por decir en Chosica, Villa el Salvador, Puente Piedra, posiblemente en mercado también de Rímac, en mercado de Ciudad y Campo. [...].Un día tomaba una ruta, otro día otra, dependiendo de donde iba. Días tenía que tomar dos carros, a veces caminar... También el tiempo. Hay veces iba cerquita hay veces tenía que madrugar porque lugar donde iba estaba lejos y tardaba más” (Félix, E-XXVI)

En el segundo de los casos se trata de personas que realizan trabajos esporádicos. Para estas personas cada vez que salen a trabajar significará un desplazamiento con características distintas a los anteriores.

“A veces trabajo así haciendo limpieza en casas. A veces los domingos cuando algunas personas me dicen “lávame la ropa” me voy a lavar. Hay gente que me llama por teléfono y me dice “señora, lávame la ropa”. [...]. A veces me voy a Surco, a veces me voy a San Borja. [...]. Depende de que parte vaya también. Si la casa adonde voy está en un sitio tomo un carro, si está en otro tomo otro carro. Así es” (María, E-XXV)

En ambos casos los viajes son extremadamente irregulares ya sea en los destinos, en la frecuencia de realización, en el tiempo empleado o en los medios de transporte que deben tomar.

Finalmente, se ha identificado un importante colectivo de **personas desempleadas que salen a buscar trabajo**. Sus pautas de movilidad pueden ser desde extraordinariamente variadas a sorprendentemente rutinarias. Así, por un lado, se puede observar el caso de personas el destino de los desplazamientos, el tiempo de viaje, el tipo de desplazamiento y el medio de transporte usado de los cuales variarán para cada uno de los viajes realizados.

“Ahora estoy sin empleo. [...]. Todos los días tengo que estar saliendo para ver si encuentro chamba. Voy acá, voy allá, adonde alguien me ha dicho para ver si sale algo. [...]. Dependerá de donde vaya tomo una ruta u otra ruta; a veces tengo que tomar varios carros. También a veces camino. [...]. ¿Tiempo? Depende pues. Como le digo no siempre voy al mismo sitio. A veces tarde más a veces menos” (Luis, E-XIX)

Sin embargo, existen otros casos en los que el desempleado acude rutinariamente a un lugar específico al que va con la esperanza de encontrar una oportunidad de trabajo para aquel día. En este caso los desplazamientos tienen un marcado carácter rutinario tanto por lo que hace al tiempo de viaje y a las características del desplazamiento como por los medios de transporte utilizados.

“Con un carro voy hasta el cruce, del cruce ya como nueve o ocho cuadras; ocho cuadras será pues. Del cruce de la pista me voy a pie a Mangomarca. Ahí está en

Los Regadores el local de cocheras de la empresa. Ahí nomás es que salimos a encontrar trabajo. A veces no hay trabajo y no me dan pues. ¿Y usted se va cada día allá a ver si le dan trabajo? Todos los días. Todos los días voy. Como una rutina” (Aurelio, E-XIV)

6.1.2 Desplazamientos por estudios, compras o visitas médicas

Dado el elevado contingente de población infantil y adolescente que reside en Juan Pablo II⁶, el **acceso a los centros de estudio** deviene uno de los motivos principales de la movilidad cotidiana de la población del área analizada. La existencia de un centro de educación inicial, uno de primaria y uno de secundaria en la zona⁷ hace que buena parte de estos desplazamientos se realicen dentro mismo de Juan Pablo II.

Pero este trabajo no tiene por objeto analizar los desplazamientos de este sector de la población. Este estudio se ha fijado únicamente en los desplazamientos por acceso a los centros de estudio realizados por la población adulta. Dado que en Juan Pablo II no existen centros educativos de rango superior a los estudios secundarios⁸, todas aquellas personas que deseen estudiar en academias preuniversitarias, universidades o centros de formación técnico-profesional deberán hacerlo fuera su área de residencia para lo cual deberán desplazarse con medios de transporte motorizados. Dependiendo del lugar donde se encuentre su centro de estudios y de la oferta de transporte existente variarán las características de sus desplazamientos.

“Estoy estudiando en una academia preuniversitaria que está allá por Wilson con Paseo Colón⁹. Este año he empezado. [...] Voy todos los días, de lunes a domingo. Los domingos no tengo clase en sí pero es cuando se hacen los simulacros¹⁰. Casi

⁶ Véase CENCA, 2003.

⁷ Ver Capítulo 4.

⁸ Ver Capítulo 4.

⁹ Avenidas situadas en el centro de Lima.

¹⁰ Pruebas de preparación para los exámenes oficiales.

todos los domingos hay simulacros. De acá no hay un carro directo hasta allá abajo. Entonces voy caminando hasta Santa Rosa¹¹, la parte donde está el grifo, y de ahí tomo un carro que me deja en Wilson. De ahí son dos cuadras caminando.” (Violeta, E-XV)

Los **desplazamientos por compras** son uno de los motivos principales de la movilidad cotidiana de los habitantes de Juan Pablo II tanto por su frecuencia como, y sobre todo, por el significado que tienen en la subsistencia de las familias¹². A partir de la información obtenida con las entrevistas realizadas podemos distinguir entre dos tipos básicos de desplazamientos por compras: los cotidianos y los esporádicos. Por regla general los primeros se realizarán en lugares relativamente cercanos al hogar, en el espacio de proximidad, mientras los segundos suelen realizarse a distancias más elevadas, ya sea en el espacio intermedio o en el metropolitano.

Entre los *desplazamientos cotidianos* destacan sobre todo los realizados para comprar comida y/o productos para el hogar. Si bien en Juan Pablo II existen numerosos mercados y tiendas de abarrotes¹³, la mayor parte de las familias suelen ir a comprar al mercado que está situado en el cruce de las avenidas San Martín de Porres y Canto Grande popularmente conocido como Mercado Diez¹⁴ o Mercado Huáscar¹⁵. A pesar de tener que tomar los Picapiedras para ir hasta dicho mercado, una mayor oferta de productos y, sobre todo, un menor coste de éstos hace que buena parte de la población se dirija a este mercado para realizar sus compras cotidianas de comida.

“Al Diez, voy al mercado Diez. Porque allá se encuentra lo que uno se quiere. Y acá no” (Julia, E-XVIII)

¹¹ Avenida que limita el área de Juan Pablo II por el sur.

¹² A menudo estos desplazamientos son poco tenidos en cuenta debido a su aparente insignificancia, su corta distancia y su realización en medios de transporte no motorizados.

¹³ Ver Capítulo 4.

¹⁴ Recibe este nombre por el hecho de estar situado en el Paradero 10 de la Av. Canto Grande. Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

¹⁵ Llamado así por el Asentamiento Humano en el que se ubica.

En algunos casos, de todas formas, las compras en el Mercado Diez se complementan con compras en las tiendas y mercados más cercanos al hogar, en el propio Juan Pablo II.

“Un señor que tiene su bodega acá en Juan Pablo nos da crédito y casi todo le compramos a él. Y hay ocasiones que me voy al mercado que queda acá a la vuelta. Compró ciertas cosas nomás. A veces también vamos al mercado del Diez por lo que es bien cómodo los productos” (Juan, E-IV)

Finalmente algunas familias recorren distancias bastante más elevadas, hasta espacios intermedios e incluso metropolitanos, para realizar sus compras cotidianas. La razón básica por la cual compran en determinados lugares que se encuentran relativamente alejados de sus hogares es el costo de los productos. Aunque no sea la razón principal, el bajo coste de desplazamiento contribuye a la decisión de comprar en dichos lugares.

“Yo me voy a La Parada¹⁶ porque acá lo venden todo bien carísimo: la papa... La Parada está justo como nosotros la economía. Gracias a Dios que tenemos un solo carro que nos lleva a La Parada. La 17 te lleva al Mercado de Frutas, te lleva a La Parada. Yo de ahí me voy y me compro para la semana. [...] De ahí me traigo mi papa, papa amarilla grande, y ya les hago comer de esto a mis enanos. En cambio acá te vas con diez soles y no alcanza la plata. Alcanza para el día nada más” (Vicky, E-XX)

Las *compras esporádicas* tienen que ver normalmente con la obtención de productos de más larga duración como ropa, calzado, útiles escolares o implementos para el hogar. Estos productos, escasos en los comercios de Juan Pablo II, suelen encontrarse y a un precio sustancialmente más bajo en mercados, tiendas y centros comerciales del centro de la ciudad. Es por ello que esporádicamente los habitantes de Juan Pablo II acuden a estos espacios comerciales para adquirir este tipo de

¹⁶ Véase Capítulo 4.

productos. Nuevamente, el bajo coste de desplazamiento contribuye a la decisión de comprar en dichos lugares.

“A veces salgo a fin de mes para hacer algunas compras. Me voy mayormente a Gamarra¹⁷ o sino a Metro. Metro de San Juan¹⁸ que está más cerca, o sino al que está acá en Emancipación¹⁹ porque voy con un solo carro. Por ejemplo aquí la 45 me lleva hasta Abancay, me bajo en Emancipación, donde está Hiraoka, y camino como quien distraerme un rato y de paso a comprar si hay ofertas” (Sara, E-XIII)

Además de las compras directamente relacionadas con el sustento del hogar varias personas de Juan Pablo II realizan compras dirigidas a obtener productos que previamente transformados o no venderán en pequeños puestos ambulantes. Para ello se desplazan fundamentalmente a las áreas comerciales situadas en el centro de Lima buscando los comercios que ofrezcan mejores precios.

“Yo salgo al centro. Voy a hacer compras: un poco de golosinas que yo también vendo acá en la puerta de mi casa. Entonces llego al centro de Lima y me voy por Jirón Ayacucho, por ahí a buscar ahí unas galerías que venden por mayor golosinas y voy buscando los precios” (Eugenia, E-V)

Otro de los motivos de desplazamiento detectados entre la población de Juan Pablo II son los relativos al **acceso a los centros de salud**. Éstos, si bien no parecen conformar el grueso de los desplazamientos del hogar, tienen una especial significancia por cuanto en su mayor parte son de extrema necesidad y por ello impostergables.

Si bien Juan Pablo II cuenta con una posta médica y un centro de salud²⁰, buena parte de los desplazamientos por razones de salud se realizan fuera de él, algunos

¹⁷ Área comercial situada en el centro de Lima. Ver Capítulo 4.

¹⁸ Centro comercial situado en el distrito de San Juan de Lurigancho. Ver Capítulo 4.

¹⁹ Centro comercial situado en el centro de Lima. Ver Capítulo 4.

²⁰ Ver Capítulo 4.

de ellos a un centro médico que se encuentra cerca del Mercado Diez²¹ y otros a lugares más lejanos fuera del espacio local. Dependiendo del centro escogido las estrategias de movilidad para llegar hasta el mismo variarán sustancialmente.

En función del lugar donde se atiendan, se pueden distinguir dos grandes grupos de desplazamientos: los que se realizan en los equipamientos de salud situados dentro del espacio local y los que lo hacen en los que están fuera de éste. Las razones para escoger unos centros de salud u otros son variadas: porque el servicio que se requiere no existe en los centros de la zona, por el horario, porque tienen algún tipo de seguro médico en otros centros de salud, porque no se confía en el servicio que prestan, por el coste de la atención²², etc. Del centro donde decidan atenderse y de la oferta de transporte existente, además de la situación personal, dependerán las estrategias de movilidad escogidas por los ciudadanos para llegar a éstos.

En primer lugar se pueden observar aquellas personas cuyos *desplazamientos* por razones médicas se realizan *dentro del espacio local*, ya sea en la posta médica que hay en Juan Pablo II o bien en el centro de salud que hay en la zona del Mercado Diez. Los desplazamientos a dichos equipamientos de salud son de corto recorrido lo que supone que la mayor parte de ellos se realicen mayoritariamente a pie o con los Picapiedras.

“Ahí en el Diez también hay un centro de salud. También voy allá o a veces veo. Porque aquí atienden hasta las dos de la tarde nomás; veo que es por la tarde y entonces tengo que ir para allá ¿no? Coger los carros e ir para allá ¿no? Si es acá en la posta caminando voy nomás.” (Eugenia, E-V)

En segundo lugar se encuentran los *desplazamientos realizados* por los habitantes de Juan Pablo II para atenderse en centros de salud que quedan *fuera de su área de residencia* y para los cuales es necesario desplazarse en medios de transporte

²¹ Ver Mapa 4.14 en Capítulo 4.

²² La atención sanitaria en Perú no es gratuita.

motorizados. Normalmente se trata de desplazamientos ocasionales para atenciones especializadas.

“Por ejemplo ahora estoy con el dentista me voy hasta el Cayetano²³. En carro voy. Todavía tengo que tomar dos carros” (Teresa, E-XXIII)

6.1.3 Viajes para ir a visitar a familiares y amigos, por recreación y por otros motivos

Las **visitas a familiares y amigos** conforman una parte importante, más cualitativa que cuantitativamente, de la movilidad cotidiana de los habitantes de Juan Pablo II. El establecimiento de estrechos lazos de relación entre ellos les permite establecer estrategias de solidaridad que ayudan a aliviar la precaria situación económica en la que se encuentra la mayoría²⁴. Dichas estrategias comprenden desde el préstamo de dinero en momentos puntuales y el establecimiento de una red de contactos de carácter laboral hasta el apoyo en quehaceres del hogar que pueden ir desde el cuidado de los niños para poder salir a trabajar hasta la colaboración en el levantamiento, construcción o mantenimiento de la propia vivienda. En muchas ocasiones las visitas tienen que ver con situaciones “extraordinarias” como matrimonios, bautizos, comuniones, enfermedades o fallecimientos.

“Visito a los amigos, amistades; hay veces la familia misma. Como le digo mi tía vive abajo en Las Flores; entonces uno va a ver como está. Si necesita alguna cosa le ayudo: comprar, acompañarla al médico... A veces hasta la ayudo en la casa. La pobre ya está viejecita y entre todos la tratamos de ayudar. También ella cuando nosotros éramos chicos se encargaba de nosotros para que mi mamá pudiera salir a trabajar. Así entre todos nos ayudamos sino no se puede salir adelante” (Marcos, E-XI)

²³ Hospital situado en el centro de Lima.

²⁴ Ver Capítulo 2.

Son pocas las personas entrevistadas que no han comentado explícitamente que entre sus actividades cotidianas estaba la visita a familiares y amigos. En buena parte de los casos éstas se producen con cierta asiduidad.

“Me voy a San Juan de Miraflores. Ahí tengo mi hermana que vive; me voy y todo el día cocinamos y los niños juegan entre primos. Bastante seguido vamos. Hay veces si los niños están en el colegio agarro y yo voy nomás. Siquiera una vez por semana voy. Hay veces si yo no puedo ella viene también” (Eugenia, E-V)

Sin embargo, en algunas ocasiones dichas visitas están muy distanciadas en el tiempo. Las razones de ello, a parte de las propias de la relación personal, se deben fundamentalmente a la distancia física que les separa de sus familiares y amigos y su repercusión en el tiempo de viaje y en el costo de éste.

“Visito a familiares y amigos pero muy poco porque a veces uno está ocupado. El domingo queda chico. Pero también en Santa Anita están mis suegros, en Los Sauces; otros están por Comas, Los Olivos, Villa Sol por esa parte, pero son esporádicamente. También que el pasaje está muy caro. Si uno quiere ir con la familia caro sale” (Benito, E-XVII)

Del lugar donde residan los familiares y amigos dependerá, fundamentalmente, el medio de transporte escogido, el tiempo de viaje y las características del desplazamiento.

La **recreación** aparece también como uno de los motivos que la población de Juan Pablo II tiene para desplazarse. Esta actividad les permite salir de la rutina diaria y encontrar espacios para compartir con familiares y amigos.

“A veces con los chicos vamos al Parque Wiracocha o también al Parque de las Leyendas²⁵. Es bueno para ellos salir de Juan Pablo. Allá se divierten y conocen

²⁵ Centros recreacionales situados en los distritos de San Juan de Lurigancho y San Miguel respectivamente.

cosas nuevas. También para la familia es bueno salir todos juntos. Es un rato agradable que pasamos” (José, E-VIII)

En buena parte de las ocasiones las actividades recreacionales se restringen a su propia área de residencia. En un número importante de los casos analizados ello se debe a las dificultades económicas en las que están inmersos²⁶. Como se expondrá en el próximo capítulo²⁷, el coste del pasaje influenciará de manera decisiva en la realización de dichas actividades.

“Normalmente los días de descanso es para estar con los amigos, jugar, irnos a jugar pelota o salir un rato a pasear por ahí, a andar. Y dentro de Juan Pablo, ni siquiera fuera de Juan Pablo porque salir de Juan Pablo ya cuesta, ya cuesta” (Marcos, E-XI)

De todas formas, ni que sea de forma ocasional, algunos vecinos de Juan Pablo II realizan algunas actividades de carácter recreacional fuera de su espacio local.

“Con él [*su enamorado*] a veces salimos a algún evento que él tenga de repente. Un ejemplo: él tiene un bautizo o una pollada²⁸ por ejemplo ¿no? entonces nos vamos. Por ejemplo, el sábado nos fuimos a Zárate²⁹” (Nancy, E-VI)

Cuando dicha actividad se realiza cerca del lugar de residencia los desplazamientos suelen ser realizados a pie o con los Picapiedras³⁰. En caso de que sean lejos de ella éstos suelen realizarse en transporte colectivo dependiendo la distancia, el tiempo de viaje y las características de éste del lugar donde se realice.

A parte de los motivos hasta ahora enunciados existe un sinnúmero de **otras razones** por las cuales los habitantes de Juan Pablo II se desplazan con cierta asiduidad. Dichos

²⁶ Véase Capítulo 2.

²⁷ Véase Capítulo 7.

²⁸ Fiesta.

²⁹ Barrio del distrito de San Juan de Lurigancho cercano al centro de Lima.

³⁰ Véase Capítulo 5.

motivos comprenden, entre muchos otros, acompañar a los niños al colegio, asistir a las reuniones que allí se realizan, realizar trámites administrativos, pago de los servicios del hogar (luz, agua...) o participación en reuniones de la comunidad. Estos motivos, si bien no representan una parte sustancial del conjunto de los viajes realizados, son remarcables en tanto que permiten el normal desarrollo de la vida diaria.

“...me fui a pagar la luz a Edelnor y de lo que salí me fui a pagar Sedapal el agua. [...] Y de ahí tuve que regresarme de nuevo con los Picapiedras. Me regresé al colegio; fui al colegio para ver sobre la libreta de mi hijo y de ahí ya después fuimos a la reunión que había en el mismo colegio” (Olga, E-VII)

“Incluso leña de lejos tengo que traer. ¿Leña para qué? Para cocinar. ¿De donde trae la leña? De Lurigancho. Ahí hay unas carpinterías... De ahí traigo. ¿Y va muy seguido a traer leña? Depende. Algunas veces me dan bastante y tengo para cuatro o cinco días. Pero otras veces tengo que regresar a los dos días porque ya se me terminó” (Mercedes, E-III)

Nuevamente, las características del viaje, los medios de transporte utilizados, el tiempo empleado y el destino de éste variarán en función del lugar donde se encuentre el lugar de destino y de la oferta de transporte existente.

6.2 LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

Los desplazamiento que realizan los habitantes de Juan Pablo II no son, ni mucho menos, homogéneos. Según se puede extraer de las diferentes entrevistas realizadas existe una gran variedad de formas y tipos de desplazamiento. En este apartado se analizan los desplazamientos de la población de Juan Pablo II atendiendo a cuestiones como los medios de transporte utilizados, su comportamiento modal, la dinámica de los desplazamientos, la cadena modal, la frecuencia de éstos y los

tiempos de viaje. Antes de ello, de todas formas, y para facilitar su comprensión, se realiza un análisis de los espacios de vida cotidianos de esta población.

6.2.1 Los espacios de vida cotidianos

Para desarrollar sus actividades cotidianas los habitantes de Juan Pablo II se desplazan a una gran variedad de destinos. Un análisis de éstos, sin embargo, nos permite identificar tres grandes lugares a los que se dirige la mencionada población: destinos locales, metropolitanos e intermedios. Ello obedece, por un lado, a las posibilidades que tengan de sufragar los costes de desplazamiento y, por otro, a la organización funcional del espacio metropolitano señalado en el Capítulo 4.

Los **destinos locales** son aquellos que se realizan en el propio lugar de residencia, lo que en el Capítulo 4 hemos llamado el espacio local; para nuestro caso el área de Juan Pablo II. Se trata de desplazamientos a la tienda de la esquina, al mercado “de abajo”, al comedor popular, al colegio de los niños, a la cancha de fútbol, a la capilla, al local comunal, a la cabina de internet o a la casa de un familiar o un vecino entre muchos otros.

“Acá nomás está el comedor. Cada día voy a buscar para el almuerzo” (Soledad, E-I)

En algunas ocasiones también son desplazamientos al lugar de trabajo.

“Cada día vengo a trabajar acá al colegio. De mi casa al colegio. Está como a una cuadra” (Sara, E-XIII)

Pero los desplazamientos de los habitantes de Juan Pablo II van mucho más allá del ámbito delimitado por su lugar de residencia. Son muy comunes los desplazamientos al Centro Histórico de Lima pero también a otras zonas del área metropolitana en ocasiones muy alejadas del espacio local ya sea para trabajar, para comprar o para realizar otras actividades cotidianas. A estos **destinos** los llamaremos **metropolitanos**.

“Para vender me voy sobre todo al Cercado de acá de Lima. Pero también me voy a otros mercados. Me voy a Gamarra, me iba a Plaza Unión en un mercado que estaba más antes que llamaban la Chanchería, ya también a veces voy a otros mercados por decir en Chosica, Villa el Salvador, Puente Piedra, posiblemente en mercado también de Rímac, en mercado de Ciudad y Campo...” (Félix, E-XXVI)

Como se ha visto en el apartado anterior³¹, uno de los espacios más frecuentados por los habitantes de Juan Pablo es la zona de Huáscar³², especialmente para ir a comprar al Mercado Diez pero también, aunque en menor medida, para atenderse en el centro médico localizado en esta misma zona. Asimismo, son numerosos los destinos a zonas como Las Flores, Zárate, Metro, Canto Grande, Mangamarca, Canto Rey, Villa Flores, etc. localizados en el propio distrito de San Juan de Lurigancho. Estos destinos están a caballo entre los destinos locales y los de carácter metropolitano, por lo que los llamaremos **destinos intermedios**.

“A veces a la semana, para mi diario, voy una o dos veces al Diez, dos veces a la semana” (María, E-XXV)

Si bien la zona del Mercado Diez³³ se identifica como un destino intermedio, su ubicación cercana al lugar de residencia de la población y, especialmente, la frecuencia con que se realizan desplazamientos hacia este lugar, debe ser tratada más como una proyección del espacio local que como un espacio intermedio³⁴.

Por otra parte, el desarrollo de la vida cotidiana preferentemente en cada uno de estos espacios identificados, nos muestra tres tipos de relación entre la vida cotidiana y el destino de los desplazamientos: aquellos individuos que sitúan el escenario de su vida cotidiana en un espacio de proximidad, aquellos que aun desarrollando su quehacer diario en el espacio local hacen salidas frecuentes al

³¹ Véase 6.1 La integración de la movilidad en las actividades cotidiana.

³² Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

³³ Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

³⁴ Véase Capítulo 3.

exterior de éste, y aquellos la vida de los cuales se desarrolla fundamentalmente en el espacio metropolitano alejado del lugar de residencia. Sin lugar a dudas, las restricciones a la movilidad modularán en gran medida estas relaciones.

En el primero de los casos se trata de personas cuya **vida cotidiana**, bien sea debido a restricciones de movilidad o por el rol que desempeñan en el hogar, está **fijada al espacio local** y para las cuales los desplazamientos fuera de esta área no forman parte de lo cotidiano. En buena parte de los casos sus vidas giran alrededor de los quehaceres del hogar y raras veces salen de Juan Pablo II si no es que es para ir a comprar al Mercado Diez. Solo en contadas ocasiones se desplazan a destinos más lejanos no formando parte éstos de su vida cotidiana.

“Yo estoy siempre acá en la casa. Cocino, limpio... Los quehaceres de la casa. Y me encargo de mis cuatro hijos. Raro es que salga de Juan Pablo” (Tania, E-XXVII)

En el segundo grupo identificado encontramos otro colectivo de personas cuya **vida cotidiana se desarrolla entre el espacio local y el espacio intermedio**; se trata de personas el espacio de vida de las cuales va más allá del ámbito local si bien sus desplazamientos tampoco tienen habitualmente un carácter metropolitano. En la mayor parte de los casos se trata de personas que desarrollan un rol fundamentalmente de carácter doméstico pero que bien para realizar algunas compras determinadas, para recibir atención médica, para visitar a familiares y amigos o por otros motivos requieren salir del espacio local.

“Mayormente hago vida en Juan Pablo aunque bastante seguidito voy a visitar a mi familia que viven en Las Flores y Zárate. Algunas veces también voy a Los Olivos o a La Victoria donde también tengo familia” (Sara, E-XIII)

En esta ocasión, las restricciones a la movilidad también condicionarán esta relación entre la vida cotidiana y los espacios donde ésta se desarrolla.

Finalmente encontramos un tercer tipo de relación entre vida cotidiana y destino de los desplazamientos: es aquél formado por aquellas personas cuya **vida cotidiana se**

desarrolla fundamentalmente en el espacio metropolitano. Si bien también realizan desplazamientos de carácter local o intermedio, en su quehacer diario predominan los desplazamientos de carácter metropolitano sean a un destino fijo o no. En general se trata de personas cuyo rol fundamental es el del sustento del hogar siendo sus desplazamientos fundamentalmente por motivos de trabajo.

“Me voy a vender este... salgo, me salgo de acá. A otros distritos me voy. Me voy a Surquillo o a Surco, o a Chorrillos” (Alberto, E-XXI)

6.2.2 Los medios de transporte utilizados y el comportamiento modal

Las entrevistas en profundidad realizadas en el asentamiento Juan Pablo II han permitido identificar los medios de transporte que éstos utilizan para sus desplazamientos. Como podrá comprobarse, la distancia a recorrer deviene un elemento de primer orden en la toma de decisión del medio de transporte a utilizar. Sin embargo, éste no será el único; la oferta de transporte existente, especialmente colectivo, las posibilidades económicas o la urgencia del desplazamiento, entre otros, condicionarán el medio de transporte que se tome para realizar un desplazamiento.

Los habitantes de Juan Pablo realizan buena parte de sus desplazamientos cotidianos **a pie**. La no disponibilidad de medios de transporte particulares, los frecuentes desplazamientos dentro de la misma área de residencia y la escasez de recursos económicos explican la importancia de este modo de desplazamiento. Entre el conjunto de desplazamientos realizados a pie podemos distinguir al menos dos grandes grupos: aquellos que tienen como destino el propio espacio local y aquellos que forman parte de una cadena modal.

Como se ha señalado en el apartado anterior³⁵, una parte importante de la actividad cotidiana de la población de Juan Pablo II se desarrolla en el propio

³⁵ Véase 6.2.1 Los espacios de vida cotidianos.

espacio local. En la mayor parte de las ocasiones las escasas distancias a recorrer para satisfacer estas necesidades son desarrolladas a pie.

“Casi mayormente salgo por la zona, cerca, y voy caminando. [...] Como yo trabajo en ventas este... llevo mercadería; pero llevo en mi mochila y voy caminando. [...] A veces agarro otra zona: la tercera, la segunda. Pero ahorita vendo por acá cerca y por eso voy caminando” (Nancy, E-VI)

A parte de los desplazamientos a pie con origen y destino en el espacio local, también son muy importantes los desplazamientos a pie como parte de una cadena modal. En muchas ocasiones, bien por la falta de una oferta de transporte colectivo satisfactoria bien por la necesidad de ahorrar un poco de dinero³⁶, se cubren a pie algunos tramos del recorrido. El caso más habitual lo encontramos en el acceso al transporte colectivo. Dada la concentración de la oferta de transporte colectivo en la avenida central de Juan Pablo II³⁷, la mayor parte de los pobladores deben caminar unas cuadras para poder tomar el carro.

“Los Picapiedras tengo que ir a tomarlos a la avenida, acá no llegan. De acá camino como cinco minutos, ni tanto, y tomo estos carritos ahí en la avenida” (Julia, E-XVII)

Pero no solo se camina para acceder a los “paraderos” de transporte colectivo. También es muy habitual hacer tramos intermedios o los tramos finales del recorrido a pie.

“Con un carro voy hasta el cruce, del cruce ya como nueve o ocho cuadras; ocho cuadras será pues. Del cruce de la pista me voy a pie a Mangomarca. De ahí camino como veinte minutos hasta Mangomarca. Ahí está en Los Regadores el local de cocheras de la empresa” (Aurelio, E-XIV)

³⁶ Véase Capítulo 7.

³⁷ Véase Mapa 5.7 en Capítulo 5.

Así como para cubrir distancias cortas dentro del espacio local se utilizan fundamentalmente estrategias peatonales, las distancias intermedias y largas, asociadas a los destinos intermedios y metropolitanos, están asociadas al **transporte colectivo**. La longitud de las distancias a recorrer para poder desarrollar múltiples actividades de la vida diaria obliga a la población a cubrir estas distancias con medios de transporte motorizados. En este sentido el transporte colectivo deviene el medio más asequible a la mayor parte de la población. Su amplia oferta de servicio³⁸, además, lo hace atractivo para resolver estas necesidades de desplazamiento.

Todas las personas entrevistadas afirman utilizar el transporte colectivo para realizar alguna de sus actividades cotidianas. Sea por trabajo, por compras, por estudios, por cuestiones relativas a la salud, por recreación o por otros motivos, todos, sin excepciones, utilizan el transporte colectivo para llegar a su lugar de destino si éste se encuentra fuera de Juan Pablo II. El transporte colectivo, a la vez, también es utilizado con independencia del lugar de destino del desplazamiento. Así se desplacen a otros lugares de San Juan de Lurigancho, al centro de Lima o a cualquiera de los distritos de la metrópoli, el medio de transporte utilizado es el transporte colectivo.

“Como le digo yo trabajo donde haya. Un día en el Cercado, otro en Villa el Salvador, otro en Ventanilla. Depende de donde haya obra. Y todo es carro, transporte público. Los combis... A todas partes voy en carro. Uno puede caminar por Juan Pablo pero si sale de acá tiene que tomar transporte” (Emilio, E-IX)

Pero a Juan Pablo II solo entran dos líneas de transporte colectivo, la 45-B y la 17, y ninguna de ellas llega hasta la avenida Wiese³⁹, a la zona del Mercado Diez, ni a los asentamientos situados al fondo de la quebrada⁴⁰. Ello hace que para

³⁸ Véase 5.3.1 Amplia cobertura territorial, 5.5 La oferta de transporte colectivo en Juan Pablo II y 7.2 La eficiencia social del transporte colectivo.

³⁹ Avenida troncal por donde pasan la mayor parte de líneas que comunican el distrito de San Juan de Lurigancho con el resto de la ciudad.

⁴⁰ Véase 5.5 La oferta de transporte colectivo en Juan Pablo II.

desplazarse hacia o desde estos lugares deben tomar una de las pocas alternativas existentes: los **taxis colectivos** llamados popularmente "Picapiedras"⁴¹.

"Me voy en el carrito. Sí, porque éste va directo hasta allá. Porque estos carros [la 45] no va ni la 17 tampoco. Solo van los carritos" (Soledad, E-I)

La elevada oferta de este tipo de vehículos así como la escasa oferta de transporte colectivo en la Avenida San Martín⁴² convierte a este medio de transporte en la alternativa más factible para salir de Juan Pablo II ya sea para ir al Mercado Diez o al centro de salud situado cerca de éste ...⁴³

"Este... por ejemplo yo voy diario al Diez a llevar los informes, a llevar las muestras...; diario tengo que ir. Me movilizo con estos... los verdes⁴⁴; con estos me voy" (Olga, E-VII)

... o bien como parte inicial de un recorrido más largo.

"De acá tomo Picapiedra hasta Wiese y de allá hay un carro que va, la 41, de frente hasta Huachipa" (Vicky, E-XX)

El **mototaxi**⁴⁵ es un medio de transporte que no debe dejarse de lado. Su sola presencia, la magnitud de esta presencia, indica ya de antemano que su uso está muy extendido entre la población. Su disponibilidad en el momento que se le requiere, su adaptación al recorrido deseado y su capacidad para transportar carga lo han convertido en un vehículo popular entre los habitantes de Juan Pablo II.

⁴¹ Véase Capítulo 5.

⁴² Avenida que hace de columna vertebral del asentamiento Juan Pablo II (véase Mapa 1.1 en Capítulo 1).

⁴³ Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

⁴⁴ Se refiere a los Picapiedras.

⁴⁵ Véase Capítulo 5.

“A veces me voy llevando al perrito al veterinario y ya tengo que jalar y hacer mis compras y después regresar. No, ahí si cojo moto, porque en la recta ya no me coge el carro cuando las señoras suben con sus cosas del mercado; tengo que coger un moto y regresar con el moto hasta acá” (Eugenia, E-V)

Asimismo, según manifiestan nuestros informantes, uno de los argumentos para tomar el mototaxi en lugar de los Picapiedras es el económico. Si bien el precio del viaje es más caro en el primero, dado que mientras los taxis colectivos cobran por persona y los mototaxis por viaje, en el caso de tener que hacer el desplazamiento dos o más personas sale más a cuenta realizarlo en mototaxi.

“A veces también el mototaxi cuando estoy apurada o cuando voy con mi hija o mi esposo regresando del mercado del Diez. Así me sale más cómodo” (Olga, E-VII)

Debe recordarse que los mototaxis no cubren todo el asentamiento⁴⁶ con lo cual este servicio solo lo utilizarán, fundamentalmente, las personas que viven dentro de su área de cobertura.

Entre los habitantes de Juan Pablo II es muy poco frecuente el uso del **automóvil particular** lo cual se explica fundamentalmente por la situación de pobreza en la que vive la mayor parte de la población que reside en esta área⁴⁷. Los ingresos de los pobladores simplemente no alcanzan para comprar y mantener un automóvil particular.

Con alguna excepción más, disponen de automóvil y lo utilizan de forma cotidiana solo aquellas personas que lo usan como herramienta de trabajo. Este es el caso de algunos pobladores que trabajan de taxistas y, sobre todo, de los que integran alguna de las empresas de taxis colectivos, de Picapiedras, que dan servicio a la comunidad.

⁴⁶ Véase 5.5 La oferta de transporte colectivo en Juan Pablo II.

⁴⁷ Véase Capítulo 3.

“Bueno, acá en Juan Pablo los autos son muy escasos. Los que tienen son los dueños de los Picapiedras. En las horas libres, cuando tienen descanso, lo usan como carro particular. A veces los ves que los días domingos se van con toda la familia de paseo” (Benito, E-XVII)

Contrariamente a lo que ocurre con los mototaxis, los **taxis** son utilizados solo en contadísimas ocasiones. Para los habitantes de Juan Pablo II su coste es demasiado elevado y solo contemplan su uso en casos de extrema necesidad o bien si viajan varias personas⁴⁸. Al mismo tiempo su uso se ve dificultado por la escasísima presencia de éstos en la zona y por la negativa de los propios taxistas a realizar servicios hacia y desde Juan Pablo II en horas nocturnas debido a la inseguridad que existe en la zona.

“El domingo ante pasado nos fuimos a visitar a mi cuñado (...). Vino mi suegra e incluso nos fuimos con mis hijos (...). De acá tomamos un taxi nos cobró seis soles. (...) De ahí hemos regresado a las diez en eso que hemos regresado ya hemos pagado este... un, dos, tres pasajes nomás porque, y se quedó mi suegra, mi hija ya se fue a estudiar también de ahí nomás ya hemos regresado ya ahí si se gastó tres soles en pasaje. (...) Como le digo a la ida salía mejor en taxi. Si íbamos en carro teníamos que tomar dos carros y como éramos cinco (...) nos salía diez soles y el taxi cobraba seis. Pero a la vuelta como le digo en carro eran tres soles y en taxi seis o quizás más. (...) Lo que ocurre es que muchos taxistas no quieren entrar a Juan Pablo, especialmente por la noche, por lo que hay pandilleros que los pueden asaltar” (Olga, E-VII)

La utilización de la **motocicleta** es todavía más escasa. Si bien se han observado este tipo de vehículos circulando por las calles del área de estudio ninguno de los entrevistados ha manifestado poseer ninguna ni conocer a nadie que la tuviera. El elevado coste de la motocicleta, el riesgo a sufrir un robo, el mal estado de las calles de Lima y el peligro que supone circular con ella se entrevén como algunos de los argumentos que justifican su escaso uso.

⁴⁸ Dependiendo del coste del desplazamiento, si se viaja en grupo puede llegar a salir más a cuenta viajar en taxi que en transporte colectivo.

“Lo que ocurre es que motocicletas están muy caras, ni que sea usada. Acá en Juan Pablo no hay. Alguna se ve pero quizás son de forasteros que vienen acá a visitar o algo. A parte manejar motocicleta en Lima es suicidio. La gente no respeta. Choferes de autos y carros te botan de la pista. A parte las propias pistas son puro bache. Hueco acá, hueco allá. No, muy peligroso. A parte que también te roban. Carro es más difícil pero moto roban fácil” (Marcos, E-XI)

La **bicicleta** no es, asimismo, un medio de transporte utilizado por los pobladores de Juan Pablo II. Las dificultades económicas para su adquisición, las largas distancias a recorrer y los desniveles a superar, además de los problemas de inseguridad, la hacen un medio de transporte poco atractivo.

“Mayor parte de los vecinos de Juan Pablo no nos alcanza para comprar bicicleta. Pero a parte bicicleta solo sirve para pasearse por acá cerquita. Si uno tiene que ir a Lima o a otro distrito ya no sirve. Ni siquiera aquí en San Juan. Lejos está todo y demoraría una eternidad. A Villa María tardaría horas en llegar. A parte peligro que te aplaste un carro. No, bicicleta acá no sirve. Ni siquiera aquí en Juan Pablo con las subidas que hay. Y si uno vive en el cerro, menos” (Luis, E-XIX)

Como se ha podido observar, en Juan Pablo II destaca el uso del transporte colectivo como medio de transporte principal. Si bien los desplazamientos dentro del espacio local son resueltos fundamentalmente a pie, las largas distancias que en muchas ocasiones deben realizar sus pobladores los obliga a desplazarse en medios de transporte motorizados. Y de entre los medios de transporte motorizados los sectores populares utilizan aquellos que se encuentran a su alcance en función de sus posibilidades económicas.

Sin embargo, el comportamiento modal de los pobladores de Juan Pablo II variará fundamentalmente en función del rol que cumplan en el núcleo familiar, un rol muchas veces definido por las restricciones al desplazamiento motorizado impuestas por la situación económica del hogar. Así, atendiendo a la tipología apuntada en el apartado anterior en la que se distinguían tres tipos de relación entre vida cotidiana

y destino de los desplazamientos, se pueden identificar tres tipos de comportamiento cotidiano con relación a los medios de transporte utilizados.

El primer tipo es aquél en el que **los desplazamientos se organizan fundamentalmente en base a lógicas peatonales**. Se trata de personas que desarrollan su actividad cotidiana básicamente en el propio asentamiento siendo sus salidas de éste muy esporádicas. Si bien en algunas ocasiones ello es producto de una decisión tomada con libertad, en muchos casos se trata de roles inducidos por la dificultad o la imposibilidad de realizar actividades cotidianas fuera del espacio de proximidad debido a las dificultades que tienen para hacer frente a los gastos que supone el desplazamiento fuera del espacio local. Principalmente se trata de mujeres que se encargan de las tareas del hogar y que tienen como una de sus principales responsabilidades el cuidado de los hijos o de los nietos. Los desplazamientos que realizan son mínimos y en la mayor parte de los casos los realizan a pie.

“En las tardes vendo dulces: queques, alfajores... Gelatina... Así, esas cositas vendo. Pongo mi vitrinita en las tardes a partir de la cuatro hasta las ocho de la noche. Acá afuerita nomás, en la puerta. [...] Acá nomás estoy. Si es que voy, voy un rato al comedor popular nomás. Acá nomás está el comedor. Cada día voy a buscar para el almuerzo. Caminando voy. [...] No voy a ningún lugar [...] porque lo que necesito lo tengo todo cerquita” (Soledad, E-I)

El segundo tipo identificado corresponde al de aquellas personas que para desarrollar sus actividades cotidianas realizan una **combinación de desplazamientos a pie y en medios de transporte motorizados**. Se trata de personas que si bien desarrollan una parte importante de su actividad cotidiana en el propio asentamiento también salen del espacio local para desarrollar algunas actividades, especialmente en los espacios intermedios. Igual que en el caso anterior se trata fundamentalmente de mujeres. Dichas personas combinan los desplazamientos a pie dentro de Juan Pablo II con desplazamientos de más alcance que deben resolver necesariamente en transporte colectivo.

“Como te digo mayormente hago vida en Juan Pablo aunque bastante seguidito voy a visitar a mi familia que viven en Las Flores y Zárate⁴⁹. Algunas veces también voy a Los Olivos o a La Victoria⁵⁰ donde también tengo familia. O sea, mayormente para visitar a mi familia y para hacer algunas compras. Me voy a Metro⁵¹. O me voy al Diez⁵²” (Sara, E-XIII)

Finalmente, puede identificarse un tercer tipo de comportamiento cotidiano con relación a los medios de transporte utilizados: el de aquellos individuos que **realizan sus desplazamientos fundamentalmente en transporte colectivo**. Se trata de aquellas personas que se desplazan diariamente a largas distancias para satisfacer sus necesidades cotidianas ya sea de trabajo, de estudio, de compras, etc. utilizando para ello el transporte colectivo como medio de transporte principal. A diferencia de los grupos anteriores, este comportamiento modal es más común entre los varones que entre las mujeres en tanto que son éstos mayoritariamente los que desarrollan el rol de sustentadores económicos del hogar.

“Voy al Callao a trabajar y en el Callao me busco la vida en lo que sea para traer un pan a la casa. [...] Me voy en carro, un carro que me lleva al Callao” (Ruperto, E-X)

6.2.3 La dinámica de los desplazamientos y la cadena modal

Los desplazamientos de los pobladores de Juan Pablo II pueden realizarse con un único propósito y un único lugar de destino o con distintos propósitos y lugares de destino. En función de esta dinámica se pueden identificar dos grandes tipos de desplazamientos: los pendulares y los complementarios. De ello dependerá, asimismo, la cadena modal.

⁴⁹ Espacios intermedios.

⁵⁰ Espacios metropolitanos.

⁵¹ Espacio intermedio. Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

⁵² Espacio intermedio también denominado proyección del espacio local. Véase Mapa 4.14 en Capítulo 4.

Los **desplazamientos pendulares**, aquellos realizados desde un origen hacia un único destino y viceversa, suelen estar relacionados con razones laborales si bien no son exclusivos de este motivo. En muchas ocasiones el motivo de estos desplazamientos son las compras para el hogar, las actividades formativas u otras.

“Normalmente de lunes a sábado es directamente al trabajo. No hay, digamos, otras cosas. Nada, directo al trabajo. Ir y venir del trabajo nada más. Como se dice de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. Esa es la única rutina. Claro, cada vez que cambias de obra hay que cambiar la ruta. Pero de ahí otra vez de la casa para el trabajo y del trabajo para la casa” (Marcos, E-XI)

Una parte de los **desplazamientos** de los residentes en Juan Pablo II, sin embargo, tiene carácter **complementario**. Esto es, partiendo normalmente de un desplazamiento con un motivo y un destino principales, éste se aprovecha para realizar otras actividades complementarias bien sea para aprovechar el tiempo bien para ahorrarse dinero. Ello implica, asimismo y normalmente, el desplazamiento hacia distintos lugares. Habitualmente estos desplazamientos son por motivos de compras, de visitas a familiares, de trabajo u otros siendo indistintamente cada uno de ellos la razón principal del desplazamiento.

“Por lo general aprovecho para hacer varias cosas. Ayer por ejemplo, como ayer ya he salido para visitar a mi hijo, he aprovechado para ir a comprar a La Parada” (Vicky, E-XX)

Fundamentalmente, aunque no exclusivamente, en función de la dinámica del desplazamiento los habitantes de Juan Pablo II utilizan uno o más modos de transporte. Ello también estará condicionado, sin duda, por la oferta de transporte que haya hacia su destino, por las necesidades de cada momento y por la capacidad de hacer frente al coste de desplazamiento. Si para un mismo destino existe diversidad de oferta se escogerá la más conveniente en función de elementos como el coste del pasaje, la prisa que se tenga o la comodidad que se requiera⁵³.

⁵³ Véase Capítulo 7.

Atendiendo a dichos elementos se pueden distinguir dos grandes tipos de desplazamientos: los simples y los complejos. Entendemos como desplazamientos simples aquellos en que se usa un solo medio de transporte para llegar a un lugar de destino. Si para llegar al destino se utilizan varios medios de transporte lo llamaremos desplazamiento complejo.

Los **desplazamientos simples** responden bien a desplazamientos dentro del propio espacio local de la población de Juan Pablo II, a desplazamientos a la zona del Mercado Diez⁵⁴ bien para realizar compras bien para atenderse en el centro de salud localizado allí, o bien a desplazamientos a otros lugares de la ciudad situados a lo largo de las rutas de transporte colectivo que entran a Juan Pablo II⁵⁵.

“Bueno, de acá me voy con la 45. [...] Y llego al centro de Lima [...] Ya después me tengo que regresar para tomar el carro y me regreso con el mismo carro que viene hacia acá” (Eugenia, E-V)

Para desplazarse al resto de la ciudad, sin embargo, es necesario tomar más de un medio de transporte con lo que el desplazamiento se hace más complejo. El transporte colectivo suele formar parte de la cadena modal de los **desplazamientos complejos** resolviendo en muchas ocasiones el tramo principal de éste. Los tramos secundarios pueden ser resueltos a pie,

“De aquí lo que hora estoy realizando... De acá no hay un carro directo hasta allá abajo. Entonces voy caminando hasta Santa Rosa, la parte donde está el grifo, y de ahí tomo un carro que me deja en Wilson. De ahí son dos cuadras caminando” (Violeta, E-XV)

en otros medios de transporte colectivo,

“Bueno, para ir hasta el trabajo tomo dos unidades: de acá hasta lo que es Puente Nuevo y de Puente Nuevo otro colectivo hasta Santa Anita” (Carlos, E-XVI)

⁵⁴ Véase Mapa 4.14 del Capítulo 4.

⁵⁵ Véase Mapa 5.7 del Capítulo 5.

o con los Picapiedras.

“Para llegar a Monterrico tengo que tomar tres carros. De acá tengo que irme con los Picapiedras hasta Wiese y de Wiese tomar un carro que me lleve hasta Monterrico. Y de ahí para entrar a Monterrico tengo que tomar otro carro. Son tres carros. Uno, dos, tres carros. Y tres carros para venir” (Emilio, E-IX)

Debe señalarse, en este sentido, que los Picapiedras juegan un importante papel como “lanzadera” entre Juan Pablo II y las avenidas Wiese y Canto Grande, ejes por donde discurre un importante volumen de rutas de transporte colectivo. Buena parte de los desplazamientos de los habitantes de Juan Pablo II empiezan y/o terminan haciendo un tramo del viaje con dichos medios de transporte.

Como se ha podido observar, en ninguno de los casos analizados el transporte particular forma parte de la cadena modal. Tampoco el taxi, la motocicleta o la bicicleta.

6.2.4 La frecuencia de los desplazamientos y los tiempos de viaje

Básicamente en función del motivo por el cual se realicen, pero también en base al coste de éstos⁵⁶, los desplazamientos que hacen los habitantes de Juan Pablo II pueden realizarse con distinta **frecuencia**. Una parte muy importante de estos *desplazamientos* son de carácter *cotidiano*, esto es, se realizan diariamente o varias veces por semana. Dichos desplazamientos están relacionados en su mayor parte con motivos de trabajo, de estudio y de compras. En el caso del trabajo suelen ser desplazamientos diarios, en el del estudio puede variar desde uno hasta seis y hasta siete días por semana y en el de compra fluctúan entre una y tres o cuatro veces por semana.

⁵⁶ Al respecto véanse los Capítulos 2 y 7.

“Cada día me desplazo hasta San Borja para ir a mi centro de trabajo que como le digo es en la misma municipalidad de San Borja” (José, E-VIII)

“Siempre salgo a lavar la ropa. Ahora mañana me voy a Villa el Salvador. Y el miércoles otra vez voy a lavar la ropa. De ahí un ratito si puedo ir el jueves” (Vicky, E-XX)

Además de los desplazamientos cotidianos, entre los habitantes de Juan Pablo II también son usuales los *desplazamientos habituales*, aquellos que si bien no se realizan con la frecuencia de los anteriores se desarrollan con cierta asiduidad. Muchos de ellos están relacionados con trabajos no regulares o con visitas a familiares o amigos.

“¿Con qué frecuencia visita a sus familiares? Bueno, depende. Hay veces una vez al mes, cada dos meses. A mi cuñada del Rímac por lo que es más cerca la visitaré pues cada quince días. Depende. También a veces no hay tiempo. O no hay plata también. O se presenta una eventualidad y hay que ir más seguido. Depende. No es una cosa regular” (Daisy, E-XXII)

Finalmente, también son comunes los *desplazamientos esporádicos*, esto es, los que se realizan muy de vez en cuando y con una periodicidad indeterminada. En muchos casos estos desplazamientos están relacionados con la visita a familiares y amigos, con la salud o con las actividades de recreación.

“Bueno, depende. Felizmente mis niños están sanitos. Al San Cayetano⁵⁷ estaré yendo una o dos veces por año. No más. De repente algún año voy más y otro no voy. Depende” (Mercedes, E-III)

En buena parte de las ocasiones la frecuencia de los desplazamientos obedece, además de a la necesidad de realizar actividades fuera del espacio local o a la imposibilidad de realizarlos por motivos económicos⁵⁸, al **tiempo de desplazamiento**

⁵⁷ Se refiere a un hospital.

⁵⁸ Esta cuestión se detalla a fondo en el próximo capítulo.

que se requiere para realizarlos. La estructura extensiva de la ciudad⁵⁹, hace que para realizar determinados desplazamientos se requiera de un tiempo del que no se dispone. De todos modos, la distancia a la que se encuentre el lugar de destino no es la única variable que modula el tiempo de desplazamiento. También tiene un papel importante el estado del tránsito, que a su vez depende de la hora en que se circule y de las calles y avenidas por la que transite, y el tipo de vehículo o, mejor, de la forma de operación de cada ruta. Asimismo también juega un papel importante la frecuencia de paso de las unidades de cada línea. La posibilidad, o no, de tomar distintas rutas y/o cadenas modales también modulará el tiempo de viaje⁶⁰. Todos estos elementos incidirán en el tiempo de desplazamiento.

A partir del trabajo realizado se han podido identificar tres grupos de desplazamientos en función de la percepción que los sujetos de estudio tienen de su duración. En primer lugar se encuentran los *desplazamientos cortos*. Se trata de desplazamientos que la población objeto del análisis percibe como de poca duración. Dichos desplazamientos suelen darse dentro del espacio local o en los espacios intermedios más próximos a éste⁶¹. Normalmente suelen estar relacionados con las compras cotidianas que los habitantes de Juan Pablo II realizan tanto en el propio asentamiento como en el Mercado Diez, con la atención médica que se presta en los centros de salud ubicados en estas mismas áreas, con actividades de tipo recreativo y, en algunos casos, por razones de trabajo. Dichos desplazamientos suelen realizarse caminando, con los Picapiedras o con los buses que llegan a Juan Pablo II. En raras ocasiones suponen la combinación de más de un medio de transporte motorizado.

“Para irme al Seguro Social poco rato, será quince minutos, y para el mercado de acá, el Diez, todavía menos, serán unos diez minutos, pero en carro” (Rosa, E-XII)

⁵⁹ Véase Capítulo 4.

⁶⁰ Véase Capítulo 5.

⁶¹ Lo que en el Capítulo 2 hemos definido como el espacio de proyección del espacio local.

En segundo lugar se encuentran los *desplazamientos medianos*, esto es, los que las personas entrevistadas consideran que tienen una duración intermedia, ni muy corta ni muy larga. Dichos desplazamientos suelen tener como punto de destino espacios intermedios normalmente relacionados con el trabajo, el estudio, las compras, las visitas a familiares o las actividades de recreación. Asimismo, suelen realizarse en transporte colectivo, ya sea con los Picapiedras o con algún autobús y en algunas ocasiones requieren de intermodalidad.

“Hasta mi trabajo me demoro un promedio de cuarenta y cinco minutos a una hora. No es mucho. Bueno, es bastante pero hay personas que demoran mucho más para el trabajo: hasta dos horas y tres algunos” (José, E-VIII)

Finalmente, identificamos aquellos *desplazamientos* que son percibidos como *largos* o *muy largos*. Dichos desplazamientos acostumbran a tener como lugar de destino áreas alejadas de Juan Pablo II situadas en el espacio metropolitano siendo los motivos principales de su realización el trabajo, la búsqueda de éste y las visitas a familiares y amigos. Estos desplazamientos se realizan mayoritariamente en transporte colectivo debiéndose realizar cambios de unidad de transporte a lo largo del desplazamiento.

“Serán dos horas... dos horas y media más o menos. [...] Para regresar otras dos y media. De repente un poquito más. A veces, según la hora, a la vuelta se demoran un poco más. Ya es demasiado ya. Mucho rato en el carro. Muy largo” (Luis, E-XIX)

6.3 LA MOVILIDAD COMO ELEMENTO ESTRUCTURADOR DE LA VIDA COTIDIANA⁶²

Tal como se señaló en el Capítulo 2, durante el último siglo el fenómeno urbano ha experimentado una transformación nunca vista hasta entonces. Tanto a nivel demográfico como territorial las ciudades han crecido a un ritmo vertiginoso. Si

⁶² Título tomado de Vega Centeno (2003).

antes las funciones vitales de una ciudad se encontraban concentradas en un espacio relativamente próximo, hoy se dispersan dentro de una trama urbana extensa y compleja.

De la misma forma, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar, hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana. En este sentido se pasa de una vida organizada alrededor del espacio local a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. De este modo, el espacio local deja de ser el espacio vital. Con la construcción de esta nueva ciudad la vida cotidiana dejará de desarrollarse en el espacio de proximidad. En la ciudad contemporánea el espacio vital se torna mucho más difuso y disperso.

En este nuevo escenario el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo de la vida cotidiana sería imposible de no existir la posibilidad de realizar largos desplazamientos en poco tiempo. Ello solo ha sido posible merced a la aparición y la rápida difusión de los medios de transporte motorizados. Éstos han organizado las nuevas formas de vida en la ciudad. Para la población de bajos recursos, sin duda, ha sido el transporte colectivo el que ha permitido su integración a la nueva forma de vida establecida por las nuevas características de la ciudad. Por ello, como se verá en el próximo capítulo⁶³, una restricción a la movilidad puede suponer serias dificultades para desarrollar plenamente dicho proceso de integración lo que, a su vez, puede hipotecar sus posibilidades de salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

Como pudo observarse en el Capítulo 4, la ciudad de Lima se estructura en base a una organización funcional del espacio. El crecimiento acelerado de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX junto con una falta de previsión y de planificación conformaron un espacio central en el que se ubicaba una amplia variedad de funciones y un espacio periférico que daba cabida casi exclusivamente a la función residencial. A su vez, como tantos y tantos asentamientos humanos de

⁶³ Véase 7.4 Movilidad restringida: los problemas derivados de la dificultad de desplazarse.

la periferia metropolitana, Juan Pablo II adolece de una oferta insuficiente de puestos de trabajo, de una falta de equipamientos educativos y de salud, de una escasa oferta de espacios de ocio y recreación, etc⁶⁴. Por ello los habitantes de esta zona se ven abocados necesariamente a salir de ella para desarrollar con normalidad su vida cotidiana. Como se ha visto en el presente capítulo, si bien algunas personas salen solo eventualmente del espacio local buena parte de ellas organizan su vida cotidiana lejos de éste. Sea por razones de trabajo, compras, estudio, acceso a los equipamientos de salud, visitas a familiares y amigos, ocio y diversión o por otras razones, entre los ciudadanos de Juan Pablo II son muy comunes los desplazamientos al exterior de su área de residencia.

Así es, los desplazamientos fuera del hábitat inmediato forman parte importante de la vida cotidiana de los habitantes de Juan Pablo II. En la mayor parte de los casos éstos integran la movilidad de una forma cotidiana. Actividades de tipo laboral, formativas, de compras, relacionadas con la salud, con el ocio o con el mantenimiento de las redes familiares serán muy difíciles de llevar a cabo sin la realización de importantes desplazamientos a lo largo y ancho de la extensa trama urbana.

Así, para la población analizada, los desplazamientos, la movilidad, se erigen como el criterio organizador de la vida cotidiana. El acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos cotidianos. El desarrollo de una vida organizada fundamentalmente fuera del espacio local, en lo que hemos llamado el espacio de nodos metropolitano⁶⁵, solo será posible mediante la integración de la movilidad en la vida cotidiana. La movilidad devendrá, entonces, inevitablemente, el principal elemento articulador y estructurador de la vida cotidiana.

⁶⁴ Véase Capítulo 4.

⁶⁵ Véase Capítulo 2.

CAPÍTULO 7

EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO CONDICIONADOR DE LOS PROCESOS DE COHESIÓN Y EXCLUSIÓN SOCIAL

En el capítulo anterior¹ se ha podido constatar como debido a la transformación del fenómeno urbano en las últimas décadas, la vida cotidiana pasaba de organizarse dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo y ancho de toda la trama urbana. De esta forma, el espacio local deja de ser el espacio vital tornándose éste mucho más difuso y disperso.

En este nuevo escenario, el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo de la vida cotidiana de las personas de bajos recursos solo son posibles gracias a la existencia de un sistema de transporte colectivo. Para las personas en situación de pobreza este medio de transporte se ha convertido en uno de los principales elementos urbanos que les facilitan su integración a la nueva forma de vida establecida por las nuevas características de la ciudad.

Partiendo de esta constatación, el presente capítulo pretende indagar en la percepción que los habitantes de Juan Pablo II tienen del sistema de transporte colectivo haciendo especial hincapié en el papel que éste juega en su vida cotidiana como condicionante de los procesos de cohesión y exclusión social. Para ello, en primer lugar se realizará una aproximación general a la percepción que los pobladores del asentamiento objeto de estudio tienen del transporte colectivo. Se tratará de indagar si perciben el transporte colectivo como un problema, de aflorar los problemas y las virtudes del transporte colectivo que ellos identifican, y de conocer cual es el balance que ellos hacen al respecto.

En segundo lugar se realizará una exploración acerca de la percepción que los habitantes de Juan Pablo II tienen de las variables que inciden en la eficiencia social del transporte colectivo. Se tratará de conocer como perciben elementos como la cobertura territorial, la cobertura horaria, la frecuencia de paso y el tiempo de desplazamiento. Asimismo, se analizará la percepción que los sujetos de estudio tienen del transporte colectivo como elemento de inclusión social. Se tratará de averiguar si el transporte colectivo satisface sus necesidades de desplazamiento

¹ Véase 6. *La movilidad como articuladora de la vida cotidiana.*

permitiéndoles, o no, acceder a los diferentes espacios de la ciudad donde se ofrecen las distintas oportunidades.

A continuación, se analizarán las limitaciones que la población de bajos recursos tiene para desplazarse. Como se verá dichas limitaciones no se deben tanto al servicio en si mismo, que como se ha dicho tiene importantes elementos de eficiencia social, sino a las posibilidades económicas de la población. Si bien el coste del pasaje es relativamente bajo, especialmente si lo comparamos con la mayor parte de los países y ciudades de la región, la necesidad de realizar un elevado número de desplazamientos y de tomar varias unidades de transporte para llegar a destino incrementa notablemente el coste final del pasaje. Ello hace que buena parte de los ciudadanos de Juan Pablo II tengan importantes dificultades para tomar el transporte colectivo viendo restringida, en muchos casos, su movilidad. Este hecho puede suponer una pérdida de oportunidades de trabajo, dificultades para buscar empleo, así como serias limitaciones a la educación y a la salud, un debilitamiento de las redes de solidaridad y la privación de actividades de carácter recreativo.

Estas dificultades para desplazarse, y esto es lo que se analiza en cuarto lugar, conducen en muchos casos a un elevado nivel de inmovilidad y en otros a buscar diferentes estrategias para superar dicha dificultad como sustituir los viajes motorizados por desplazamientos a pie, prestarse plata, usar estrategias para no pagar pasaje o pagar menos en el transporte colectivo, quedarse a dormir en el trabajo y muchas otras.

7.1 EL TRANSPORTE COLECTIVO: PERCEPCIONES GENERALES

En este apartado quiere hacerse una aproximación a la percepción que los ciudadanos de Juan Pablo II tienen del sistema de transporte colectivo que opera en la ciudad. Se tratará de ver si éstos perciben el transporte colectivo como algo

negativo o, al contrario, como un elemento positivo, un elemento que les permite resolver con cierta facilidad sus necesidades cotidianas de desplazamiento.

Para ello se analizará si el transporte es visto como un problema o no; si aparece entre sus principales preocupaciones como ciudadanos o si, al contrario, aparece en un lugar relegado de su "lista de prioridades". También se detectarán, siempre según el criterio de nuestros informantes, cuales son los principales problemas del servicio de transporte colectivo. Se tratará de ver qué elementos del servicio son percibidos negativamente por los usuarios. Ello dará paso a la identificación de las percepciones positivas que existen sobre el transporte intentando hacer aflorar aquellos aspectos positivos del sistema que suelen quedar escondidos bajo las apreciaciones negativas. Por último, se realiza un análisis de la percepción que los ciudadanos de Juan Pablo II tienen del transporte colectivo después de haber reflexionado sobre los aspectos positivos y negativos de éste.

7.1.1 El transporte colectivo como problema

Tal como se señaló anteriormente², Lima sufre un sinnúmero de problemas de diversa índole: altos índices de pobreza, déficits en la planificación territorial, elevados índices de contaminación, inseguridad ciudadana, etc. Estos problemas son percibidos de distinta forma por los diversos colectivos urbanos en función de la posición que tengan frente a cada uno de ellos. En este apartado se pretende indagar si el sistema de transporte colectivo que brinda servicio a Lima Metropolitana es percibido por los habitantes de Juan Pablo II como un problema o no, si es identificado como uno de los principales problemas que afecta a la ciudad o no.

Para la mayor parte de los habitantes de Juan Pablo II el **transporte colectivo** aparece **como uno de los principales problemas que padece la ciudad**. Junto con la delincuencia y la inseguridad ciudadana, la situación económica, el desempleo, el "mal gobierno", la falta de justicia, la contaminación ambiental, la salud y la

² Véanse Capítulos 4, 5 y 6.

educación, el transporte colectivo aparece como uno de los principales problemas que sufre la ciudad de Lima al parecer de nuestros informantes.

“¿Cuáles cree que son los cuatro o cinco principales problemas de Lima? Bueno, para nosotros pe uno de ellos es la movilidad. El otro es la seguridad. (...) El empleo también” (Juan, E-IV)

En general aquellos que expresan una preocupación explícita por el tema del transporte colectivo considerándolo uno de los problemas de la ciudad, son aquellas personas que se desplazan con cierta asiduidad, sea diariamente o no. Muy probablemente su enfrentamiento diario a las situaciones derivadas de su desplazamiento convierte el del transporte en uno de los temas de preocupación.

De todos modos cabe resaltar que a pesar de que el transporte sea uno de los principales problemas identificados por nuestros informantes es siempre uno de los de menor importancia.

“En general el desempleo, salud, después educación también es un problema, contaminación ambiental y el transporte que es un problema caótico realmente ¿no? ¿Entonces el transporte quedaría en quinto lugar? No tanto pero tampoco es de los más graves. Salud, educación y desempleo son más graves. Mal que bien en transporte terminas llegando donde quieres pero sin trabajo, enfermo y con una mala formación ¿donde puedes llegar?” (Rosa, E-XII)

Si bien para la mayor parte de los habitantes de Juan Pablo II el transporte es una preocupación importante, para algunas **el transporte no aparece como una de sus preocupaciones esenciales**. En este grupo encontramos personas de todas las condiciones, desde aquellas que apenas si se desplazan en transporte colectivo hasta las que lo usan de forma cotidiana.

“¿Entonces para usted el transporte no es un problema? No, no; no tanto” (Eugenia, E-V)

Algunas personas ni siquiera nombran al transporte colectivo cuando se les pregunta cuales son a su parecer los principales problemas de Lima.

“Entre todas estas cosas negativas que me has contado sobre Lima en ningún momento has hablado del transporte. ¿Esto es porque te has olvidado o es porque realmente para ti el transporte no es ningún problema? Bueno, la verdad es que el transporte no es tanto problema. El único problema del transporte es que hay mucho tráfico. Pero nada más. Es el único problema. Más problema es delincuencia” (Nancy, E-VI)

En definitiva, como hemos podido ver, se perciba como un problema o no, el transporte es una preocupación de segundo orden. En la mayor parte de los casos no forma parte de las principales prioridades de los habitantes de Juan Pablo II. Ello es muy significativo.

7.1.2 Los problemas del transporte colectivo

Si bien buena parte de las personas entrevistadas en Juan Pablo II no consideran el transporte como uno de los principales problemas de la ciudad, ello no quiere decir que, a juzgar por los propios usuarios, el transporte colectivo no tenga problemas. En este apartado se pretende mostrar cuales son las preocupaciones específicas que los habitantes de Juan Pablo II tienen sobre el transporte colectivo.

El principal elemento resaltado como problema del transporte colectivo es el **elevado coste del pasaje**. La obligación de desplazarse, junto con la necesidad de tomar dos o más unidades de transporte, hace que el coste del viaje se eleve de tal forma que en algunas ocasiones se presente una verdadera dificultad para realizar el viaje³.

“Bueno, acá el transporte lo veo bien difícil. Suben los pasajes... No se puede viajar con facilidad. Para ir a Zapallal cobran tanto... No se puede llegar siempre. A veces

³ Esta problemática se analiza más a fondo en los apartados 7.3 y 7.4 de este mismo capítulo.

uno va caminando. Porque realmente la plata no alcanza. *¿Para usted el gran problema del transporte sería el pasaje?* El pasaje, sí. Otras cosas también hay: el humo, la contaminación, a veces también mucho claxon, que hacen mucho ruido... Pero principal es el pasaje” (Luis, E-XIX)

El **exceso de tiempo de desplazamiento** también fue identificado por los pobladores de Juan Pablo II como un problema de especial relevancia. Ello les obliga bien a salir muy temprano de sus casas y regresar bien entrada la noche o bien a tomar varios carros para reducir el tiempo de desplazamiento. En el primer caso se produce una pérdida de tiempo que puede llegar a ser importante y en el segundo se produce un importante incremento del coste del pasaje que no todos están dispuestos o pueden asumir.

“Demora mucho, demora mucho. Y para llegar a Lima, por decir, va dando vueltas. *¿Y no hay otra forma de llegar más rápido?* No, ahorita que tenemos que van a Lima, dan vueltas por los penales ¿no? y demora mucho. Si uno quiere llegar mas rápido tiene tomar varios medios, de acá a Wiese con Picapiedra, de Wiese a... (...) Para llegar a Lima así hay también falta vías de acceso. Se satura. Hay mucho tráfico. Eso es lo que demora más también” (José, E-VIII)

Otra de las preocupaciones de los habitantes de Juan Pablo II es la **falta de líneas directas** que les lleven hasta su lugar de destino. Dado que al asentamiento solo llegan dos líneas de transporte colectivo de carácter metropolitano⁴, en muchas ocasiones deben ir con los Picapiedras hasta la avenida Wiese y allí tomar otro carro o bien salir con una de las dos rutas que entran a Juan Pablo II y en un punto del recorrido hacer trasbordo hacia otra línea. Para muchos de ellos éste significa un problema añadido a los ya identificados.

“No hay un carro directo a donde uno quiere ir. Siempre hay dos carros hay que tomar, tres carros hay que tomar... No hay un carro que es directo” (Milagros, E-II)

⁴ Véase Capítulo 5.

Los **elevados niveles de tránsito y congestión** también son identificados por los habitantes de la zona de estudio como uno de los principales problemas del transporte colectivo. En la mayor parte de casos este problema se asocia con el tiempo de desplazamiento.

“El único problema del transporte es que hay mucho tráfico. (...) Al menos a eso de las ocho o nueve de la mañana en Acho, Abancay... ¡hay un tráfico! ¡Terrible! Y al mediodía también. A eso de la una, las dos de la tarde, los días de semana al menos, hay tráfico, mucho tráfico (Nancy, E-VI)

La **incomodidad** es otro de los problemas que destaca la población estudiada. Ésta es debida, fundamentalmente, al elevado número de pasajeros que se agolpa en cada unidad de transporte y a la falta de adecuación de los vehículos, especialmente los más pequeños. La mayor parte de los usuarios manifiestan la imposibilidad de ir sentados en los desplazamientos y de ir aplastados unos con otros si se va de pie; este hecho es especialmente grave en las horas punta.

“Lo que tiene también el transporte, hermano, es malo para muchas personas porque uno toma un combi, se va apretado y el carro es bajito, y lo rellenan. Y encima ahora quieren aumentar el pasaje. Si quieren aumentar que vayan cómodos los pasajeros, todos bien sentados, no como ganado que es como va ahora” (Emilio, E-IX)

La **inseguridad y siniestralidad** también preocupan a los pobladores de Juan Pablo II. El mal estado de los vehículos junto con la temeraria forma de conducción de una parte importante de los chóferes hace que en Lima se produzcan innumerables accidentes diarios. Este hecho, añadido a la difusión que de este hecho se da en los medios de comunicación, genera entre los usuarios una importante sensación de inseguridad⁵.

⁵ Véase Capítulo 5.

“Yo hace muchos años que viajo y varias veces se han chocado los carros. Y lleno. Pueden matar a cualquier persona. En el transporte eso es el gran error que hay” (Emilio, E-IX)

Finalmente, otro de los problemas del transporte colectivo identificado por nuestros informantes es el **maltrato** que éstos reciben **de chóferes y cobradores**. Buena parte de los usuarios de este medio de transporte se quejan del trato que reciben de las personas encargadas de ofrecer el servicio. Este tipo de problema es identificado especialmente por las mujeres si bien un buen número de varones también indicó la existencia de este problema.

“Me molesta la mala atención, o sea las groserías que existe entre los conductores. Eso más que nada, mucha grosería, mucha desconsideración para con los clientes, en este caso los pasajeros. Son muy inhumanos. Por ganar un pasajero, meten el carro, golpean el carro, gritan” (Sara, E-XIII)

7.1.3 Las virtudes del transporte colectivo

En la mayor parte de los casos los humanos tendemos a ver los aspectos negativos de un fenómeno antes que los positivos sobre todo cuando durante muchos años se nos ha insistido en los primeros aspectos más que en los segundos. En el caso de Lima y, para el caso que estamos analizando, el de los habitantes del asentamiento Juan Pablo II, esta regla se cumple nuevamente. Durante largos decenios los medios de comunicación, intencionadamente o no, se han encargado de mandar infinidad de mensajes denunciando a diestra y siniestra los aspectos negativos del transporte colectivo. Este mensaje ha ido calando entre la ciudadanía de tal modo que lo primero que le viene a la mente a una persona a la que se solicita que haga una valoración del transporte colectivo son dichos aspectos negativos.

Cuando se les preguntó a los habitantes de Juan Pablo II su opinión sobre el transporte colectivo, todos, uno por uno, nombraron diversos aspectos de carácter negativo. No todos coincidieron en identificar los mismos elementos pero todos coincidieron en nombrar aspectos negativos. Solo cuando se les inquirió

específicamente sobre los aspectos positivos del transporte reflexionaron brevemente sobre ello no sin antes sorprenderse por la pregunta. Producto de esta breve reflexión surgieron algunos aspectos muy diversos y poco madurados. Reflejo de ello fue la brevedad de la mayoría de las respuestas y la también breve “lista de aspectos positivos”.

La mayor parte de las respuestas a la pregunta sobre las virtudes, los aspectos positivos, del transporte colectivo hicieron referencia a **aspectos generales del servicio** sin hacer ningún tipo de concreción.

“La primera ventaja es transportarte. Sin el transporte la gente, las personas, no podrían hacer nada. ¿Cómo se irían a trabajar? ¿Cómo los chicos irían a estudiar? Yo no podría ir al instituto. El transporte es necesario” (Nancy, E-VI)

Algunos de los entrevistados hicieron referencia a la **cobertura territorial del transporte colectivo** como una virtud. Otra vez las respuestas fueron escuetas producto de la falta de reflexión sobre esta cuestión.

“¿Y tiene alguna cosa positiva? Mmm... Bueno, que nos lleva a todas partes” (José, E-VIII)

Uno de los aspectos del transporte colectivo valorados positivamente por los entrevistados fue la **frecuencia de paso**. Según ellos, y siempre hablando en general y dejando de lado casos particulares, la frecuencia de paso de las unidades es suficientemente elevada para poder acercarse a los paraderos con la certeza que al poco rato pasará un vehículo de la ruta que se pretende tomar.

“Lo que me gusta es que hay en el momento que uno lo quiere tomar. (...) Tenemos estos colectivos, son los que le dicen Picapedras. A cada rato pasan. Y uno puede ir y allí toma cualquier carro. De allí van a todas partes” (Juan, E-IV)

Si bien no es un aspecto destacado por la mayor parte de los pobladores de la zona, algunos de ellos identifican el **coste del pasaje** como una virtud del transporte

colectivo. Se trata de personas que realizan largos desplazamientos para los cuales tienen la posibilidad de tomar un solo carro. Estas personas piensan que por la distancia que recorren el pasaje es relativamente cómodo.

“Es un ahorro que por un sol nos lleven de acá hasta el Callao” (Ruperto, E-X)

7.1.4 Un balance

Como pudo verse en los apartados anteriores⁶ nuestros informantes resaltaron mucho más los aspectos negativos del transporte colectivo que los positivos. La agilidad con la que las personas entrevistadas nombraron los elementos negativos y la lentitud e inconcreción con que citaron los positivos es también indicativa de este hecho.

Ello podía haber llevado a la rápida conclusión que, efectivamente, el transporte colectivo era muy deficiente, que el servicio que prestaba no daba respuesta a las necesidades o a las expectativas que los habitantes de Juan Pablo II tenían de él. Pero justamente estas lentitud e inconcreción hicieron pensar que no se había reflexionado suficientemente sobre el tema y que quizás era necesario plantear la pregunta de otra forma. Por ello, una vez hubieron nombrado los aspectos negativos y los elementos positivos del transporte colectivo se les pidió que hicieran un balance. Se trataba ya no de valorar separadamente los dos aspectos analizados, los positivos y los negativos, sino ambos a la vez. Con esta nueva pregunta se pretendía dilucidar si efectivamente el servicio de transporte colectivo era deficiente a los ojos de los usuarios o, al contrario, era percibido positivamente.

Las respuestas a esta pregunta fueron múltiples y variadas pero destaca por encima de todo el hecho que en ninguna de ellas se hiciera un balance explícitamente negativo del transporte colectivo. Si bien se trata solamente de una primera

⁶ Véase 7.1.2 *Los problemas del transporte colectivo* y 7.1.3 *Las virtudes del transporte colectivo*.

aproximación⁷, este hecho nos permite dislumbrar las dudas aparecidas con la valoración de los aspectos negativos y positivos por separado. Cabe señalar que en prácticamente todos los casos la valoración del transporte colectivo tuvo que ver con elementos referidos a la accesibilidad.

Algunas personas manifestaron que el transporte colectivo tiene **aspectos tanto positivos como negativos** sin que ninguno de ellos prevalezca por encima del otro. Dicho de otra forma: el transporte colectivo tiene ventajas pero también tiene inconvenientes.

“El transporte es como un problema y como una salida. A veces mucho carro es problema como poco carro es problema. Cuando hay mucho carro, ¡pucha!, que se hace un tráfico horrible, no se puede ni avanzar. Y cuando hay poco carro ya digamos los cobradores ya abusan también, ya empiezan a cobrarte más. [...] Como dicen tiene sus ventajas y desventajas. En una parte es bueno que haya bastante carro y en otra parte no porque a veces el tráfico te genera contratiempos, ya no te permite llegar rápido a tu centro de trabajo, demoras más. Pero cuando no hay mucho carro, sí pues, es una cosa rápido, pero también te cobran más y no es justo pues. Pero como dije es problema y no es problema a la vez, porque a las finales queda en lo mismo y es necesario. Y como es necesario que haya bastante carro, es necesario que no haya mucho carro. Como dice no encuentra una solución para esto” (Marcos, E-XI)

Otro grupo de personas hizo un **balance tímidamente positivo** del servicio de transporte colectivo. Si bien se decantaron por los aspectos positivos antes que por los negativos, su respuesta no fue rotunda en este sentido. En muchas ocasiones sus respuestas destilaban una cierta dosis de conformismo con lo existente.

“Lo que pasa es que es bueno que haya transporte sino ¿cómo haríamos? Transporte público no es todo lo bueno, debería mejorar mucho, pero en sí es positivo” (Teresa, E-XXIII)

⁷ En el apartado 7.2 se hace un análisis más profundo sobre la eficiencia social del transporte colectivo.

Finalmente existe un colectivo de personas que hace un **balance claramente positivo** del servicio de transporte colectivo. La mayor parte de ellas son pobladores de Juan Pablo II que se establecieron en el asentamiento en las primeras fases de ocupación. Durante los primeros años sufrieron la total ausencia de servicio de transporte y durante más de una década la escasez de éste. Para ellos el servicio de transporte que existe en la actualidad si bien es mejorable es mucho mejor del que tuvieron en años anteriores.

“Entonces, como te digo, la situación de ahora no tiene nada que ver con la de antes. Ahora el servicio de transporte está mucho mejor. Con la 17 y con la 45 y con los Picapiedras estamos mucho mejor que antes. Por eso es que te digo que mi balance es positivo” (Sara, E-XIII)

7.2 LA EFICIENCIA SOCIAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Tal como se señaló en el Capítulo 5⁸, la finalidad de un sistema de transporte debe ser dar satisfacción a las necesidades de desplazamiento de la población asentada en un territorio para que ésta pueda desarrollar satisfactoriamente sus actividades cotidianas. En el apartado que ahora empieza se indaga sobre la percepción que los habitantes de Juan Pablo II tienen de esta eficiencia social del sistema de transporte colectivo. Para ello se tendrán en cuenta cuatro elementos básicos: la cobertura territorial, la cobertura horaria, la frecuencia de paso de las unidades y el tiempo de desplazamiento. Dicha eficiencia, de todas formas, como se ha señalado anteriormente, estará modulada por la capacidad de los individuos de hacer frente a los costes derivados del desplazamiento. Ello se abordará con profundidad en los dos próximos apartados. Finalmente, se realizará una aproximación a la percepción que los pobladores del área de estudio tienen del transporte colectivo como elemento de inclusión social.

⁸ Véase 5.3 *Los elementos de eficiencia social*.

7.2.1 En todas partes

Tal como se señaló en el Capítulo 2⁹, la cobertura territorial es, sin duda alguna, uno de los elementos esenciales cuando hablamos de eficiencia social del transporte colectivo. Un sistema de transporte colectivo será eficiente solamente cuando cubra las necesidades de desplazamiento de la población. Y entre estas necesidades está el poder llegar al lugar donde uno desea ir a realizar una actividad. El transporte colectivo, en este sentido, será eficiente si posibilita la accesibilidad de la población a los lugares donde ésta desee desplazarse.

Para el caso de Lima, y a tenor de las respuestas ofrecidas por nuestros informantes, el transporte colectivo tiene una amplia cobertura territorial. Todas y cada una de las personas entrevistadas, sin distinción de género, de rol, de lugar de residencia, de poder adquisitivo, del tipo de desplazamiento que realizan, del lugar donde se dirigen, etc., coincidieron en afirmar que en Lima el transporte colectivo “llega a todas partes”.

“En Lima si se puede llegar a todas partes en transporte público. [...] En Lima-Callao puedes llegar a todas partes” (Marcos, E-XI)

En este mismo sentido, todas las personas entrevistadas afirmaron que prácticamente siempre podían resolver sus desplazamientos en transporte colectivo.

“Tengo varios años trabajando y hasta ahora siempre he podido llegar a los trabajos en transporte público. [...] Entonces siempre hay un medio que te hace llegar de todas maneras” (Marcos, E-XI)

En todo caso, como se verá en la segunda mitad de este capítulo¹⁰, la dificultad de cubrir sus necesidades de desplazamiento en este medio de transporte no vendría

⁹ Véase 2. *Movilidad, territorio, pobreza y exclusión social: relaciones e interdependencias.*

¹⁰ Véase 7.4 a 7.8.

dada por la falta de éste sino por la falta de dinero para sufragar los costes del viaje.

Asimismo la gran mayoría coincidió en afirmar que no tenía dificultades para hacer alguna de sus actividades cotidianas o esporádicas porque no haya un carro o una combinación de carros que le lleve al lugar donde quiere ir.

“Transporte no es impedimento. Uno quiere hacer algo y lo hace. Seguro algún carro le llevará. Las personas si acaso no pueden hacer es por la plata, no por el transporte” (Tania, E-XXVII)

De la misma forma, prácticamente todos los entrevistados afirmaron que nunca habían tenido problemas para encontrar un carro, o una combinación de carros, que le llevaran al lugar donde querían ir. Siempre que habían querido ir a algún lugar de la ciudad a realizar una actividad habían encontrado la forma de ir en transporte colectivo.

“Movilidad hay cualquier cantidad. [...] No hay problema para encontrar carro. [...] Siempre hay. Y sino mototaxi. Por lo que hay mucha competencia cubren todas las rutas, se meten en todas partes, llegan a todos lados” (Alberto, E-XXI)

Entre las personas entrevistadas encontramos a mujeres y a varones, a personas residentes cerca de la avenida San Martín y lejos de ella, a personas pobres y muy pobres, a individuos que se desplazan cotidianamente y a otros que realizan desplazamientos esporádicos, a personas que hacen desplazamientos rutinarios y a personas que no, a personas que se desplazan a diferentes lugares de la ciudad, etc. Como ya se dijo al iniciar este apartado, todas y cada una de estas personas coincidieron en afirmar que en Lima se puede llegar a todas partes en transporte colectivo.

7.2.2 A todas horas

Otro de los elementos esenciales cuando se habla de la eficiencia social del transporte colectivo es la cobertura horaria¹¹. Un sistema de transporte socialmente eficiente no solamente debe posibilitar que se pueda llegar a todos los rincones de la ciudad sino también que estos desplazamientos puedan ser llevados a cabo a cualquier hora del día, especialmente durante las horas de máxima actividad pero también en franjas horarias de baja demanda.

Para el caso de Lima, y siempre según nuestros informantes, el transporte colectivo cubre perfectamente las necesidades de desplazamiento en las horas de máxima actividad. En las horas de baja demanda, normalmente durante la noche, si bien la oferta se reduce considerablemente, permanecen en funcionamiento el número suficiente de rutas y de unidades para dar el servicio requerido por los usuarios.

“¿A que hora suele tomar los carros? Puede ser en la mañanita temprano, puede ser en la tarde, medio día, media mañana. No tengo horario fijo, porque siempre hay movilidad. [...] Siempre hay. Incluso de noche” (Eugenia, E-V)

La mayor parte de las personas entrevistadas manifiestan abiertamente estar satisfechas del servicio de transporte colectivo si bien algunas destacan el hecho que existe una importante reducción del servicio a determinadas horas. De todas formas también revelan que siempre, sea la hora que sea, hay una forma de realizar el desplazamiento que se desea.

“Hay áreas donde las unidades van limitando su recorrido a partir de unas horas ¿no? En mi mismo centro de labor se restringe las unidades. A partir de las diez de la noche ya no puedo trasladarme fácilmente para el regreso a la casa. [...] A partir de esta hora baja las unidades. ¿Pero siguen pasando? Sí, siguen pasando. Uno puede regresarse a su casa hasta las dos... y hasta más tarde” (Carlos, E-XVI)

¹¹ Véase 2. *Movilidad, territorio, pobreza y exclusión social: relaciones e interdependencias en las ciudades latinoamericanas.*

La mayor parte de los entrevistados destaca la importancia de los Picapiedras en este sentido ya que prestan servicio durante toda la noche. Dado que las líneas 17 y 45-B suspenden su actividad aproximadamente desde las once o doce de la noche y hasta las cuatro o cinco de la madrugada, los Picapiedras se convierten en el único medio de transporte colectivo que garantiza la comunicación permanente de Juan Pablo II con el resto de la ciudad.

“En carro... por decir, la 45 hasta tal hora nomás y la 17 también hasta las ocho. De ahí ya no hay carro ya. Lo único auxilio son los Picapiedras que te sacan hasta Wiese y en Wiese sí se encuentra carro; hasta tarde se encuentra ahí. [...] Yo no me quedo más de dos de la mañana pero así cuando hemos ido a algunas reuniones hay carros que por decir trabajan de esos verdes hasta las dos nada más pero hay otros carros, los azules, los piratas que le llaman, trabajan hasta más, o sea, te cubren toda la madrugada” (Olga, E-VII)

7.2.3 A cada rato

Además de la cobertura territorial y el horario de servicio, uno de los ítems a valorar cuando se evalúa la eficiencia social del transporte colectivo es la frecuencia de paso¹². Una frecuencia de paso elevada permitirá agilizar los desplazamientos, especialmente en el caso de tener la necesidad de realizar interconexiones, disminuyendo ostensiblemente el tiempo global de desplazamiento. Al contrario, una frecuencia de paso baja comportará pérdidas de tiempo innecesarias que redundarán en tiempos de viaje elevados.

La percepción general de las personas entrevistadas en Juan Pablo II es que la frecuencia de paso de las líneas de transporte colectivo es bastante elevada. En general es poco el tiempo que las personas entrevistadas dicen permanecer en el “paradero” esperando el carro.

¹² Véase 2. *Movilidad, territorio, pobreza y exclusión social: relaciones e interdependencias en las ciudades latinoamericanas.*

“Seguidito, seguidito; ahora hay movilidad demasiado, bastante movilidad hay ahora” (Soledad, E-I)

Si bien esta es la opinión general expresada por las personas entrevistadas, algunas de ellas introducen algunos matices. Estas personas, si bien en general consideran que la frecuencia de paso es aceptable también insisten en que no siempre es así.

“A veces uno llega con el colectivo y justo tu carro está pasando. Haces parar y subes. Pero a veces llegas y esperas dos minutos, tres minutos. A veces cinco o seis. [...] A veces diez minutos porque recién el otro está viniendo pues. [...] Pero si tú llegaste y todavía no pasa el carro pues como digo te esperas seis minutos a siete minutos máximo” (Marcos, E-XI)

De todas formas, si bien la percepción general es que la frecuencia de paso es bastante satisfactoria, ésta difiere según el medio de transporte que utilice cada una de las personas. Por lo que hace a los Picapiedras hay una unanimidad entre todos los habitantes de Juan Pablo II: la frecuencia es alta y los tiempos de espera muy bajos. En cambio, en las líneas 17 y 45 los tiempos de espera son superiores.

“Esos [Picapiedras] salen cada minuto. Cada minuto salen. [...] De arriba salen al minuto. [...] Aunque sea vacío pero al minuto salen. [...] 17 y 45 a veces se demoran. Diez minutos más o menos se demoran. [...] Estos se demoran más porque tienen que ir recogiendo cada paradero” (Teresa, E-XXIII)

Esporádicamente los tiempos de espera son superiores a lo deseado, normalmente por encima de los quince minutos. Si bien ello ocurre con muy poca frecuencia es percibido por los usuarios del transporte colectivo de una forma muy negativa. Las ocasiones en las que ocurre este hecho, de todas formas, y como ya se señaló, son muy escasas.

“Una vez yo salí a las ocho en punto. Se me pasó el carro a las ocho. Y dije: ya vendrá otro de acá a diez minutos. ¿Qué diez minutos? Pasó como treinta minutos. Yo estaba desesperado porque el tiempo me ganaba. [...] [Normalmente] Yo puedo esperar cinco o diez minutos, un cuarto de hora lo máximo. Pero que se demore

media hora ya me asusta, me pone nervioso. Me ha pasado varias veces ya. [...] por lo menos cuatro veces [...] en varios años que llevo trabajando en mi centro de labor que estoy ahora en el centro. Se atrasa un cuarto de hora, diez minutos. Pero ya cerca de media hora pocas veces. Pero eso no es de normal. Normalmente yo salgo a las ocho y ya esta saliendo el carro ya” (Juan, E-IV)

De todos modos la opinión general es que el tiempo de espera, sea para tomar los Picapiedras como la 17 o la 45 y salvo contadas excepciones, no es un inconveniente. La percepción de la mayor parte de los habitantes de Juan Pablo II es que la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo es razonable.

“Cuando yo salgo en la mañana agarro los Picapiedra y a veces se presenta ese mismo rato, a veces te están esperando y a veces se demora un ratito: diez minutos, quince minutos, cinco minutos. [...] Es un tiempo razonable. Claro que uno quisiera que el carro esté allá cuando uno llega pero esto es imposible. Para mí está bien” (Alberto, E-XXI)

7.2.4 Mucho tiempo, o poco, depende

Otro de los principales ítems a tener en cuenta en la evaluación de la eficiencia social del transporte colectivo es el tiempo de desplazamiento¹³. A priori, e independientemente de la distancia a recorrer, un tiempo de desplazamiento prolongado será percibido de forma negativa cosa que no pasará con un desplazamiento de corta duración.

La percepción del tiempo, de todas formas, no vendrá definida tanto por los intervalos de tiempo matemáticamente definidos como por el valor que se le de a la actividad que se esté desarrollando durante este tiempo. El hacinamiento que normalmente caracteriza a las unidades de transporte especialmente en las horas de mayor afluencia de pasajeros hace que en buena parte de las ocasiones, y salvo algunas excepciones, el tiempo de desplazamiento sea percibido como un tiempo

¹³ Véase 2. *Movilidad, territorio, pobreza y exclusión social: relaciones e interdependencias en las ciudades latinoamericanas.*

perdido, un tiempo no aprovechable para realizar otras actividades. Esta percepción negativa del tiempo de desplazamiento hace que este tiempo sea valorado en términos absolutos y no en términos relativos¹⁴.

La percepción general de los habitantes de Juan Pablo II que fueron entrevistados es que el tiempo de desplazamiento es bastante elevado. Si bien existen ciertas diferencias entre los pobladores en función de la actividad que realicen, del lugar de destino de los desplazamientos, de la hora en la que se desplacen, de la prisa que tengan, etc., la percepción más extendida es que se pierde mucho tiempo en los desplazamientos.

“¿Qué es lo que más le fastidia del transporte público? El tiempo que se demora para llegar. Sí, siempre se llega, pero demora pues, demora. Tienes que salir a las seis de la mañana de acá para llegar ocho u ocho y media. Y de regreso igual. Uno sale a las seis de allá y acá llega a las ocho de la noche. Ocho, nueve. Un día... en la casa no conoces ni a la familia. Las chicas te ven “hola papá; chau buenas noches”. Ni buenos días porque por lo que me levanto temprano” (Emilio, E-IX)

Para un mismo desplazamiento, con idénticos origen y destino, el tiempo de desplazamiento dependerá, en muchas ocasiones, de la línea o combinación de líneas que se tome. Las dos líneas de transporte colectivo de carácter metropolitano que dan servicio al asentamiento Juan Pablo II se caracterizan, entre otras cosas, por la sinuosidad de su recorrido lo que conlleva, sin duda alguna, un elevado tiempo de viaje. En muchas ocasiones el recorrido puede ser llevado a cabo mediante la combinación de dos o más líneas, normalmente tomando un “Picapiedra” hasta la avenida Wiese o hasta el Paradero Diez y de allí otro carro que lo lleve a destino, lo cual conlleva una disminución sustancial del tiempo de viaje. Pero, como se verá en los próximos apartados¹⁵, esta posibilidad de reducir el

¹⁴ La posibilidad de realizar otras actividades distintas a la de desplazarse durante el viaje relativiza la magnitud del tiempo de desplazamiento. Por el contrario, la dificultad o imposibilidad de dedicar este tiempo a otra actividad hace que el tiempo de desplazamiento se perciba en toda su magnitud.

¹⁵ Véase 7.4 a 7.8.

tiempo de desplazamiento chocará con la capacidad de la población de asumir el incremento del coste de viaje que esto supone.

“El carro que me lleva al Callao demora dos horas. [...] Con la 45. [...] Y a partir de las seis de la tarde, para regresar, ya no demora dos sino tres. [...] Yo podría ir hasta Wiese con los Picapiedras y de allá hay varios carros que van al Callao bien rápido. En una hora y media o un poco más de una hora. Pero es más caro. Con la 45 yo me gasto dos soles diarios para ir y volver. Si tomara estos carros tendría que pagar más. [...] Mi economía pues no me lo permite. A las justas a veces me alcanza para andar con la 45. También hay este... ¿Cómo se llama? Taxis colectivos que de la Wiese van al Callao pero estos todavía son más caros”
(Ruperto, E-X)

Si bien existe una percepción negativa general del tiempo de desplazamiento, algunas personas y para algunos desplazamientos determinados no tienen esta percepción. Ello es muy común por lo que hace a los desplazamientos que se realizan con los Picapiedras, normalmente hasta la avenida Wiese o la zona del Mercado Diez. En este caso la percepción es que el desplazamiento es muy rápido y no existe la sensación del tiempo de desplazamiento como un tiempo perdido.

“Para ir al Diez es bien rápido. Los carros pasan al toque y no tardan nada en llegar allá. Compras y al ratito ya estás de vuelta. También para regresar los carros ya están allí formados. Se llenan rapidito y salen al toque. Y bien rápido suben toda la cuesta hasta Juan Pablo. Claro que tienen que ir dejando pasajeros y esto demora un poquito pero no es como en los carros pues; a cada rato sube, baja, sube, baja. Con los Picapiedra bien rápido es” (María, E-XXV)

En la percepción del tiempo de desplazamiento tiene una gran influencia la hora en la que éste se realiza. En las horas punta los carros se demoran mucho más, de un lado porque paran en muchas más ocasiones para recoger y dejar pasajeros y de otro porque las vías están mucho más congestionadas. En cambio, en las horas valle los desplazamientos resultan mucho más rápidos.

“Bueno, yo salgo a las cinco de la madrugada de acá. Entonces ese rato, como es temprano, los carros circulan rápido porque no hay mucho carros, ni hay mucha movilidad; hay poco tráfico y los carros se van casi directo. [...] Para regresar sí demora como una hora y media o dos horas. Porque yo de regreso estoy regresando a las dos... una y media o a las dos así. A esa hora regreso y a esa hora ya hay tráfico, ya hay demasiado. Acá yo estoy regresando de una hora y media o dos horas” (Alberto, E-XXI)

De todas formas, la percepción negativa del tiempo de desplazamiento se refiere exclusivamente al tramo del viaje realizado en transporte colectivo. De la misma forma que en el caso del tiempo de espera en el “paradero”¹⁶, los habitantes de Juan Pablo II no perciben negativamente ni el tiempo de acceso al “paradero” ni el tiempo de acceso al lugar de destino¹⁷.

Por lo que hace a la percepción sobre el tiempo de acceso al “paradero” podría esperarse una diferencia sustancial entre aquellas personas que viven cerca de la avenida San Martín, eje por el que transitan las diferentes rutas de transporte colectivo, y aquellas que viven alejadas de él, especialmente en los asentamientos situados en las faldas de los cerros. Si bien estos últimos deben caminar unos minutos más para llegar a la avenida no tienen la percepción de demorarse mucho tiempo; no tienen una percepción negativa de este tiempo de desplazamiento. La inexistencia de paraderos y, a su vez, la posibilidad de tomar el carro en cualquier lugar de la avenida contribuyen a esta percepción.

“Claro, si tu ves así en línea recta parece que es lejos la avenida sobre todo porque hay todas estas escaleras que hay que subir. Pero tardamos poco rato. Claro, si vamos cargados demoramos un poco más. Pero más es el tiempo que estamos en el carro que el que nos demoramos para ir a tomar el carro. A comparación el tiempo que tardamos hasta la avenida es muy poco” (Teresa, E-XXIII)

¹⁶ Véase 7.2.3 *A cada rato*.

¹⁷ El tiempo total de desplazamiento, desde el origen del viaje hasta el destino final, está formado por cuatro tramos o etapas: I) tiempo de acceso al “paradero”; II) tiempo de espera en el “paradero”; III) tiempo de desplazamiento en transporte colectivo; y IV) tiempo de acceso al lugar de destino.

De igual manera, la cobertura territorial del transporte colectivo¹⁸ hace que el tiempo que se demoran las personas desde que bajan del carro hasta que llegan a su destino tampoco sea percibido negativamente.

“Alguna vez habrá que caminar un poquito pero casi siempre el carro te deja a pocas cuadras. Un ratito caminando, pero no es mucho. Además, si el carro te deja un poco lejos de donde vas seguro que habrá mototaxis que te llevarán en un plis. No, en general no es mucho tiempo el que demoras hasta el destino” (Marcos, E-XI)

7.2.5 La percepción del transporte colectivo como elemento de inclusión social

El transporte colectivo es percibido por la mayoría de los habitantes de Juan Pablo II como algo más que un mero medio de transporte. Para muchos de ellos, ya sea de una forma consciente o inconsciente, el transporte colectivo es visto como un elemento de inclusión social, un elemento que les permite acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad, un elemento sin el cual les sería muy difícil desarrollar con normalidad sus actividades cotidianas.

A pesar de los inconvenientes que algunos de las personas entrevistadas en Juan Pablo II ven en el transporte colectivo¹⁹, todos ellos, en la medida en que pueden, lo siguen tomando de forma cotidiana para realizar sus actividades diarias. Ello obedece fundamentalmente a la sensación que a pesar de algunos inconvenientes el transporte colectivo resuelve satisfactoriamente sus necesidades de desplazamiento.

Algunos de ellos destacan que si bien tanto la comodidad como la siniestralidad deberían mejorar ostensiblemente, a pesar de ello el transporte colectivo presta un servicio sin el cual sería difícil desenvolverse con cierta normalidad. Para estas personas la existencia de una amplia red de transporte colectivo supone la

¹⁸ Véase 5.3.1 *Amplia cobertura territorial* y 7.2.1 *En todas partes*.

¹⁹ Véase 7.1 *El transporte colectivo urbano: percepciones generales*

posibilidad de realizar actividades tanto productivas como reproductivas en cualquier lugar de la ciudad lo cual incrementa sus oportunidades de inclusión social.

“Para mi pesan más las cosas positivas que las negativas. Los carros deberían ser más seguros, no debería haber tantos accidentes. Pero también por un día que tengas un accidente hay muchos días que te llevan a tu trabajo. Yo un día trabajo aquí y otro allá. A cada rato paro cambiando de lugar de trabajo. Yo no podría trabajar así si no hubiera transporte como hay ahora. Antes era más difícil. (...) En Juan Pablo hay mucha competencia y hay que salir fuera y si no fuera por el transporte no se podría. Gracias al transporte, mal que bien, con accidentes y teniendo que ir parado, te llevan. Sino nos quedaríamos encerrados en Juan Pablo y no podríamos trabajar. Transporte me permite trabajar, permite ir allí donde hay trabajo” (Emilio, E-IX)

Para otros las virtudes del transporte colectivo superan claramente a los inconvenientes. Sin dejar de reconocer que tiene sus inconvenientes destacan por encima de todo que el transporte colectivo garantiza la accesibilidad a los diferentes espacios y a las distintas oportunidades que ofrece la ciudad.

“Claro, transporte tiene inconvenientes pero a las finales lo que importa es que te lleva. Tú quieres ir acá, hay transporte. Tú quieres ir allá, hay transporte. A todos lados hay transporte. Transporte actual te lleva. A las finales esto es lo que importa” (Julia, E-XVIII)

Entre aquellos que creen que a pesar de algunos inconvenientes el transporte colectivo resuelve satisfactoriamente sus necesidades de desplazamiento, éste es percibido como un instrumento que permite el acceso a todos los rincones de la ciudad y con ello a las oportunidades que se ofrecen en ella.

De una forma consciente o inconsciente los habitantes de Juan Pablo II expresan que es gracias a la presencia de una amplia red de transporte colectivo que ellos pueden realizar sus actividades cotidianas sean de carácter laboral, formativo,

relativas a la salud, a las compras, etc. La presencia de un sistema de transporte colectivo con altas cotas de eficiencia social²⁰ facilita en gran medida la realización de los desplazamientos que los habitantes de Juan Pablo II requieren para sobrevivir en una metrópolis donde su estructura territorial obliga a sus ciudadanos a desplazarse constantemente a espacios lejanos a su lugar de residencia²¹, donde su espacio vital es mucho más amplio que su espacio residencial.

En este sentido el transporte colectivo es percibido como un elemento de inclusión social de máxima importancia. Si bien en muchos casos su situación económica los convierte en excluidos de la ciudad, la presencia de un sistema de transporte colectivo con altos niveles de eficiencia social hace que las personas de bajos recursos mantengan una mínima oportunidad de acceder al lugar donde se ofrecen las oportunidades.

Según manifiestan algunas de las personas entrevistadas, sus familias han podido progresar económicamente porque gracias al transporte colectivo han podido ir a buscar el trabajo allá donde estuviera. Cuando llegaron a Juan Pablo II prácticamente no tenían nada pero poco a poco, gracias a la amplia red del servicio de transporte colectivo, han podido acceder a las oportunidades de empleo que se les han ido ofreciendo a lo largo del tiempo. Según manifiestan estas personas, a pesar de las dificultades de encontrar empleo debido a la crisis económica en la que el país está inmerso permanentemente, gracias al sistema de transporte colectivo existente en la ciudad ellos nunca han dejado de trabajar y han podido ir superando las dificultades con las que se encontraron al llegar a Juan Pablo II.

“Mi papá me cuenta que cuando llegaron acá pusieron su estera y así pasaron mucho tiempo. Difícil estaba la situación entonces. Mi papá a veces salía a la obra y no podía regresar en el mismo día. A la semana regresaba porque casi no había carros que le llevaran. Mucho tiempo demoraba en el viaje y no podía ir y venir cada día. [...] Difícil era movilizarse. De acá nomás era difícil salir; hasta Wiese

²⁰ Véase 5.3 Los elementos de eficiencia social.

²¹ Véanse capítulos 3 y 6.

había que ir caminando. Y a la vuelta igual. Regresaba tarde y ya no había carro. Pero de un tiempo para acá, cuando ya entraron varias líneas a Juan Pablo y cuando Lima se empezó a llenar de carros ahí si pudo salir con más facilidad. Salir y regresar en el mismo día ya era más fácil. También antes no podía tomar según qué trabajos porque difícil era llegar. Ahora llegas a todas partes, no hay problema. Carros llegan a todos lados. Y sino mototaxi te lleva. Ahora hay más facilidad. Allí donde hay trabajo puedes ir. No hay problema. Por eso que en los últimos años hemos podido trabajar seguido y hemos podido levantar nuestra casita. Si no hay problema antes de terminar el verano terminaremos de techar una parte que nos queda” (Marcos, E-XI)

En este mismo sentido, otras personas manifiestan que el transporte colectivo les facilita el desplazamiento hacia los lugares donde se les ofrece la oportunidad de trabajar con lo que de esta forma aumentan sus oportunidades laborales.

“Sí pues, sin el transporte no podría. Cuando me llaman para lavar ropa o así puedo ir porque hay transporte. Transporte me permite llegar a la casa donde me llamen. No hay problema donde tenga que ir, con transporte llego a todas partes” (Vicky, E-XX)

Para expresar la necesidad que el transporte colectivo supone para evitar o minimizar la exclusión social en la que viven, algunas personas hacen referencia a situaciones anteriores. De esta forma corroboran que hoy por hoy el sistema de transporte colectivo implantado en la ciudad no solo satisface sus necesidades de desplazamiento sino que es de una gran importancia para mantener unas mínimas estrategias de sobrevivencia dentro de la situación de pobreza en la que viven. Estas personas suelen manifestar que, a diferencia de antes²², la amplia oferta de transporte colectivo facilita las posibilidades de trabajar y, con ello, de contribuir a los ingresos del hogar.

“Antes uno quería llegar rápido y no había muchos carros. Ahora sí hay carros ya. Antes no había pues. Repletos pasaban los carros. Los esperabas más de veinte o

²² Véase 5.1.1 *La herencia histórica*.

treinta minutos y no llegaba el carro que te recogía. Pasaban puro lleno, lleno; ahora ya no. Ahora alguno pasa lleno pero la mayor parte se puede tomar. Claro que a veces hay que ir parado pero por lo menos puedes subir. Antes no. Tenías que colgarte en el estribo. La puerta ni siquiera podía cerrar. Feo era. Además antes era bien difícil llegar a algunos lugares. Ahora los carros llegan a todas partes. Y por el trabajo esto también es bueno. Antes no podías trabajar en algunas zonas por lo que era difícil llegar. Ahora llegas a todas partes. Transporte ha mejorado mucho. Antes difícil era trabajar, mucho rato se perdía caminando o esperando carro. Ahora es más rápido. Ya no tienes que caminar. Siquiera ahora puedes apoyar en la casa aportando ni que sea un poquito. En la situación como está ahora la economía esto es una gran ayuda” (María, E-XXV)

En algunos casos para expresar la necesidad que el transporte colectivo supone para evitar o minimizar la exclusión social en la que están inmersos, algunas personas hacen referencia a situaciones imaginarias donde el servicio de transporte colectivo hubiera disminuido respecto a la situación actual. Con ello se ilustra claramente la percepción que la mayoría de ciudadanos tiene del transporte colectivo como elemento de inclusión social.

“Si los carros no llegaran a todas partes... Por ejemplo Juan Pablo es un lugar que queda como en un rincón, está retiradito de la ciudad. Probablemente sería el primer lugar donde los quitarían. En este caso una se siente afectada porque no hay transporte. En caso del horario lo mismo ¿no? De repente al estar tan lejos le reducen el horario y en lugar de regresar, de estar regresando el último carro a las dos, una de la noche, regresa a las diez y ya no pasan tan seguidito cada diez minutos; pasara cada veinte, veinticinco minutos. [...] [Esto] nos complicaría para el trabajo mismo porque a veces de repente nosotros trabajamos hasta las ocho de la noche y trabajamos hasta las diez haciendo horas extras. Dos horas más porque el transporte nos traería a la una de la mañana hasta Juan Pablo. Pero si baja el transporte entonces ya no podríamos hacer horas extras porque después ya no habría carro. Entonces eso en nuestro trabajo y en el hogar perjudica porque se reduce económicamente. La situación económica perjudicaría bastante” (Rosa, E-XII)

7.3 LA RENTA FAMILIAR COMO CONDICIONANTE DE LA MOVILIDAD

A pesar de los importantes elementos de eficiencia social que caracterizan el transporte colectivo de Lima Metropolitana, la necesidad de realizar un elevado número de desplazamientos de forma cotidiana y la obligación, en muchas ocasiones, de realizar múltiples trasbordos para llegar al lugar de destino suponen un coste monetario difícil de asumir para las personas de bajos recursos. En este apartado se pretende realizar una aproximación a esta cuestión. Por ello, en primer lugar, se indagará sobre la participación de los gastos de transporte en el presupuesto familiar; en segundo término se observará si los bajos ingresos se erigen como una de las principales dificultades para desplazarse; a continuación se analizará en que medida el coste del transporte se torna un importante elemento de carácter decisonal; y, finalmente, se ilustrará la importancia de este ítem mediante la exposición de las consecuencias que tuvo el alza del pasaje producida a fines del año 2004.

7.3.1 Elevada participación de los gastos en transporte en el presupuesto familiar

Tal como se señaló en el Capítulo 2²³, el nivel de renta es una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos. Para las familias de rentas bajas los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento siendo en muchas ocasiones un determinante de éstas. Asimismo, los miembros de hogares pobres suelen destinar importantes porcentajes de sus presupuestos familiares a los desplazamientos.

De la misma forma que para el conjunto de la ciudad popular²⁴, los habitantes de Juan Pablo II dedican una parte importante de sus ingresos a desplazarse. Si bien resulta difícil calcular la proporción del gasto familiar que se dedica a transporte debido a las fluctuaciones a las que está sometido este gasto y sobre todo a la irregularidad de sus ingresos, la mayoría de ellos afirman que está entre la quinta

²³ Véase 2.4.2 *La movilidad de los pobres: relaciones entre movilidad y pobreza*.

²⁴ Véase 7.3.1 *Elevada participación de los gastos en transporte en el presupuesto familiar*.

parte y la mitad de los ingresos existiendo una importante diversidad no solo entre las diversas familias sino según la situación laboral, siempre cambiante, del momento en el que se realice el cálculo.

En algunas familias el gasto en transporte es relativamente moderado en proporción a sus ingresos. A su vez, puede ser bastante estable.

“Mi esposo gasta un promedio de treinta soles en pasaje semanal, después yo me gasto un promedio de treinta. Son sesenta. Y los pequeños semanal gastan siete soles cada uno; son catorce. Son algo de setenta y cuatro soles semanales. [...] Un quince o veinte por ciento será. Es una cantidad regular, sí regular” (Rosa, E-XII)

En otros casos el gasto promedio en transporte gira alrededor de la tercera parte de los ingresos.

“Diariamente mi esposo gasta de aquí hasta Puente Nuevo... De acá a Wiese es cincuenta céntimos, de Wiese hasta Puente Nuevo es un sol, y del Puente Nuevo a Santa Anita otro sol. Será... digamos que será dos soles cincuenta de ida y dos soles cincuenta de vuelta: son como cinco soles diarios. Más el pasaje de los chicos que es un sol cincuenta diario cada uno ya son tres soles diario de pasaje de ellos. Son ocho soles. Ocho soles diarios gastamos. Y si yo salgo, ya pues ahí son como tres soles más. Más o menos diez soles diarios será. De ahí si mi esposo está ganando treinta o treinta y cinco soles diarios será casi la tercera parte pues” (Teresa, E-XXIII)

Finalmente, en algunas ocasiones el gasto en pasaje puede llegar a suponer casi la mitad de los ingresos del hogar. Dicha proporción, además, puede variar en función de la situación laboral de los diferentes miembros de la familia.

“Más o menos gastamos veinte soles, veinticuatro soles quizás. Cuando trabajo, claro. Cuando no trabajo gasto menos. Y mi señora también gasta. La proporción no sabría decirle por lo que depende del mes que cobremos más o menos. ¿Y una cosa *aproximada*? Bueno cuando yo estoy trabajando casi se lleva la mitad de mi

suelo. A parte está lo que gana mi señora. Pero también ella gasta pasaje cuando sale” (Luis, E-XIX)

Si bien es muy probable que existan diferencias remarcables en cuanto a la proporción del gasto en transporte sobre el total en función del nivel de ingresos de las familias, ello no se ha detectado en la muestra estudiada. Así, en cada uno de los grandes colectivos analizados en función del nivel de renta (pobres y muy pobres) se han encontrado personas con gastos en transporte que van desde poco menos de la quinta parte de los ingresos hasta la mitad de éstos.

Para la población estudiada el gasto en transporte representa uno de los principales ítems de los gastos del hogar. Así, en la mayor parte de los casos analizados el gasto en transporte solamente es superado por el gasto que las familias dedican a la alimentación.

“Comida y pasajes. Claro, también hay que pagar luz, agua... ¿no? Pero si pudiéramos así en orden en lo que se va más plata es en la comida. Y de ahí ya vendría el transporte, el pasaje. Y de ahí ya vendrían las otras cosas: la luz, el agua. Generalmente el gasto de transporte es fuerte” (José, E-VIII)

7.3.2 Los bajos ingresos como motivo principal de las dificultades de movilidad

Pese a la elevada oferta de transporte que existe en Lima en general y en Juan Pablo II en particular, buena parte de los habitantes de Juan Pablo II manifestaron tener dificultades para desplazarse. Esta dificultad viene dada, fundamentalmente, por los bajos ingresos del hogar. La necesidad de cubrir otras necesidades básicas como la alimentación implica no poder destinar a desplazamientos todos los recursos que serían necesarios para poder realizar sus actividades cotidianas. Ello, como se observará a lo largo del presente capítulo, comportará importantes restricciones a la movilidad que repercutirán negativamente en sus posibilidades de desarrollo personal²⁵.

²⁵ Véase 7.4 *Movilidad restringida: los problemas derivados de la dificultad de desplazarse.*

“Para las personas que quieren movilizarse si hay transporte. Lo inconveniente es que no hay plata. Ahora si es la falta de dinero para movilizarse. Antes quería movilizarse pero no había movilidad. Antes había plata pero no había movilidad. Y ahora hay movilidad pero no hay plata. [...] Ahora lo que no hay es dinero para movilizarse. Movilidad hay. Te ruegan para subir al carro. Pero plata no hay” (Soledad, E-I)

El elevado volumen de líneas de transporte colectivo que prestan sus servicios en la ciudad de Lima²⁶ hace que para un mismo trayecto existan diversas combinaciones posibles. Estas diversas combinaciones posibles se diferencian básicamente por dos cuestiones: el coste del viaje y el tiempo de desplazamiento. Según manifiestan los propios informantes, por regla general las rutas directas suelen demorarse bastante mientras que con la combinación de carros se gana en rapidez. Al mismo tiempo, mientras en las rutas directas se toma un solo carro en los viajes multimodales deben tomarse dos o más carros con el consecuente aumento del pasaje. Será este elemento, el coste del pasaje, el que marcará las posibilidades de realizar un tipo de desplazamiento u otro.

La mayor parte de las personas entrevistadas manifestaron que en el momento de tomar su decisión sobre el tipo de desplazamiento que iban a realizar para llegar a un destino antepusieron la cuestión económica por encima de cualquier otra. Debido a su bajo poder adquisitivo no podían contemplar otra forma de desplazarse que no fuera la más barata. En este sentido la única variable que tienen en cuenta estas personas es el coste final del desplazamiento.

“Lo que vas a buscar de un carro es que te cobre lo mínimo. No te interesa como sea. Lo que vas a buscar es ahorrarte un real. Aunque sea con asiento de madera te vas. Yo para ir al Callao podría tomar dos carros y llegar en una hora. Incluso podría tomar tres y llegar en menos de una hora. Pero no lo hago por la plata pues, no se puede. [...] A las finales lo que manda es la economía, la plata. Le voy a decir una cosa: si a mi me cobrarían cincuenta centavos pa ir parado hasta el Callao, pagaría los cincuenta centavos” (Ruperto, E-X)

²⁶ Véase 5.5.1 La cobertura territorial del servicio.

De todas formas, si bien la mayor parte de nuestros informantes manifestaron anteponer la cuestión económica a cualquier otra a la hora de tomar una decisión sobre el tipo de desplazamiento a realizar, un grupo de ellos manifestó anteponer otras razones como la rapidez, la seguridad o la comodidad sobre la cuestión económica. En general se trata de personas que teniendo un cierto poder adquisitivo, siempre en el marco de una situación de pobreza, entienden el coste del pasaje más como una inversión que como un gasto.

“Uno busca la rapidez y lo económico. ¿Y entre estos dos, la rapidez y lo económico, cual escoge? La rapidez. ¿Por qué vas a pagar menos si así te ahorras tiempo? El tiempo es necesario. Por un poco de tiempo puedes perder un trabajo, puedes perder un negocio, puedes perder la oportunidad de llegar a tiempo a cualquier reunión o algo. La necesidad es la rapidez y que el carro sea seguro. Porque si vas a encontrar un carro que cobre veinte o treinta centavos más y que va más rápido, más cómodo, te vas pues. Pero si vas a pagar cincuenta centavos menos y te vas a demorar el doble ¿para qué? Es la rapidez y es que el carro sea cómodo y que sea seguro” (Emilio, E-IX)

7.3.3 El coste del transporte como elemento decisional

Como se ha podido observar, para las familias en situación de pobreza el coste del transporte deviene un elemento de suma importancia en sus decisiones cotidianas. La necesidad de desplazarse para salir del espacio residencial y la elevada carga que suponen los gastos de desplazamiento para dichas familias hace que el coste del transporte sea considerado un elemento de suma importancia en la toma de decisión ya sea de las decisiones cotidianas o de otras de mayor calibre.

Los escasos recursos económicos con que cuentan las personas que viven en situación de pobreza hacen que cualquier decisión de la vida cotidiana, por pequeña que sea, se vea supeditada a la posibilidad que se tenga de sufragar el coste del pasaje hasta el lugar donde se realiza la actividad que se desea realizar. Así, el coste del transporte está presente en todos los procesos de toma de decisión

que requieran de un desplazamiento. Dado que, como se ha visto en capítulos anteriores²⁷, las escasas funciones urbanas presentes en el asentamiento Juan Pablo II obligan a las personas que allí residen a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad para realizar la mayor parte de actividades cotidianas, el coste del transporte será un elemento que deberá tenerse siempre presente. Cada uno a su manera, varios de los pobladores de Juan Pablo II comentaron que, quieran o no, siempre deben tener presente el pasaje en todos sus quehaceres de la vida cotidiana que requieran de desplazamiento.

“Es como un foquito que se prende constantemente y que va diciendo “el pasaje, el pasaje”. Antes de tomar cualquier decisión de ir para acá para ir allá siempre tiene el pasaje en la cabeza” (José, E-VIII)

El elevado coste que el pasaje significa para las familias de bajos recursos hace que en algunas ocasiones lleguen a plantearse un cambio de lugar de residencia. Con este cambio estarían buscando un acercamiento fundamentalmente al lugar de trabajo con el objetivo de reducir los costes de desplazamiento. Muchos de los habitantes de Juan Pablo II han reflexionado sobre esta cuestión.

“Porque si estás gastando seis soles diarios ¿no? seis por treinta son ciento ochenta soles que se gasta al mes. De repente alquilando un cuarto ahí cerquita ya no tenga que pagar pasaje y hasta ya no... Las dos tres horas que tarda en llegar. Buscar la economía; buscar la economía y estar más cerca” (Eugenia, E-V)

Si bien esta idea está presente en un número importante de las personas del área de estudio, no se ha detectado entre los entrevistados ninguna decisión en este sentido. Mediante las entrevistas en profundidad y algunas conversaciones de carácter más informal se pudieron detectar algunas de las razones que frenan a los habitantes de Juan Pablo II a tomar este tipo de decisión.

²⁷ Véase capítulos 3, 4 y 6.

En primer lugar se encuentra la inestabilidad laboral. Según manifiestan nuestros informantes, la decisión de cambiar de residencia por razones laborales solo puede tomarse siempre y cuando haya una mínima garantía de estabilidad del puesto de trabajo. Dada la absoluta precariedad del empleo, especialmente para las personas de bajos recursos, éste es un elemento que muy pocas veces se puede garantizar. De esta forma la inestabilidad laboral se convertirá en un freno del cambio de lugar de residencia.

“Primeramente tendría que pensar en alquiler; alquiler de cuarto no pasa de ciento cincuenta. O sea, no hay menos de ciento cincuenta. Por lo menos doscientos está. Por lo que veo no, no me convendría. [...] Encima el trabajo no es estable, no es fijo. Es un trabajo con contratación mensual, no es trabajo permanente. Aunque siempre hay trabajo, sí. [...] El trabajo está permanente todos los días, todo el tiempo; pero el trabajador, como le digo, no está sujeto nada. Cualquier día lo pueden botar. No hay ninguna seguridad” (José, E-VIII)

En segundo término, según señalan las personas entrevistadas, el cambio de residencia supondría, a su vez, la pérdida de un lugar de residencia obtenido con un gran esfuerzo. Esfuerzo económico pero especialmente esfuerzo de lucha colectiva. Como se expuso en el cuarto capítulo, una parte importante de los terrenos sobre los que se asientan las viviendas de los habitantes de Juan Pablo II fueron obtenidos mediante invasiones que requirieron de un gran esfuerzo colectivo. Asimismo, esta sensación de pérdida se extiende más allá de la vivienda incluyendo todo el entorno de residencia. La percepción general es que en caso de abandonar el lugar no solo se estaría perdiendo la propia vivienda sino todo un espacio forjado con el esfuerzo colectivo de muchos años.

“Aquí nos hemos dejado la piel. Nos organizamos para invadir, invadimos, luchamos para que no nos sacaran, luchamos para obtener luz, agua, desagüe. Todo lo que es Juan Pablo hoy es el esfuerzo de todos los que estamos acá. El transporte también entró porque nos organizamos para que viniera. ¿Cómo vas a abandonar este lugar entonces? Deberías tener una razón muy poderosa para

hacerlo. No pues, aunque a veces convendría por la plata el sentimiento puede más” (Vicky, E-XX)

Por otro lado, el abandono de Juan Pablo II para acercarse al lugar de trabajo supondría, a su vez, la pérdida o el deterioramiento de las redes de solidaridad tejidas a lo largo de muchos años. Buena parte de los residentes de Juan Pablo II, especialmente los del sector ubicado en la parte llana de la quebrada, residen en la zona desde los primeros años de urbanización del asentamiento. Ello ha contribuido a establecer importantes lazos de amistad y de solidaridad que temen puedan perderse en el caso de realizarse un cambio de residencia.

“El gasto en pasaje es muy fuerte y todo lo que sea bajarlo se tiene presente. Pero no todo es pasaje. Hay otras cosas que hay que tener en cuenta que no es plata pero es muy importante. Mire, cuando llegamos ninguno tenía nada. Nos organizamos para invadir, para levantar las casas, para arreglar la pista para que pudieran entrar los carros. Éramos todos juntos. Todo hacíamos entre todos: comedor popular... Cuando uno no podía otro le ayudaba. Había mucha amistad entre todos. Hasta ahora hay. Que tú tienes que salir a trabajar, yo me quedo con tus hijos. Que tengo que techar, tu me hechas una mano. Todo es así. Uno necesita, otro le ayuda. Si hay amistad es así. Pero si te vas a otro lugar esto pierdes. ¿Con quien vas a dejar a tus hijos? ¿Quién te va a echar una mano en algo de la casa? Si te vas de Juan Pablo pierdes esto y también hay que valorar” (Daisy, E-XXII)

Finalmente, otro de los argumentos sustentados por los habitantes de Juan Pablo II para no acercarse a los lugares de trabajo es la dificultad económica de realizar una mudanza. Para la población de bajos recursos la realización de una mudanza no es algo banal. Si bien no disponen de un elevado volumen de enseres lo poco que poseen deberán trasladarlo hasta el nuevo lugar de residencia. Este traslado puede suponerles un coste que muchos de ellos simplemente no pueden asumir.

Si bien es cierto que en un balance a largo término, contando el coste de la mudanza y el ahorro en pasajes, en muchas ocasiones les saldría más a cuenta

cambiarse de lugar de residencia, el elevado coste que para ellos supone este traslado imposibilita de facto la toma de esta decisión.

“Claro, tu puedes mudarte pero ¿Cuánto cuesta mudarse? Una carrera puede costarte sesenta, setenta y hasta cien soles según donde sea. Que tengas que hacer un mínimo de dos o tres carreras ya son doscientos o trescientos soles. ¿De donde saco yo trescientos soles? Todo lo que me iba a ahorrar en pasaje lo gasto en la mudanza. No, debería ser un trabajo muy bueno para hacer así sino no se puede”
(Carlos, E-XVI)

7.3.4 El alza del pasaje

Durante los días en los que se desarrolló el trabajo de campo, específicamente las entrevistas en profundidad, se produjo un aumento generalizado de los precios del transporte colectivo. El alza pronunciada de los precios del petróleo y, por ende, del combustible, ocurridos las semanas anteriores llevó a los transportistas a subir sus tarifas para poder sufragar sus gastos de operación. Este incremento de los precios, que en la mayor parte de casos fue de entre el 20% y el 40%²⁸, comportó un profundo malestar entre la población de bajos recursos en tanto que vieron incrementadas sus ya importantes dificultades para desplazarse.

En el asentamiento Juan Pablo II esta medida tuvo una importante repercusión dado que venía a incrementar la ya precaria situación en la que viven la mayor parte de sus habitantes. Ello produjo la rápida organización de los vecinos que en pocos días y por dos domingos consecutivos cortaron el paso por la principal vía de entrada a Juan Pablo II comportando importantes pérdidas a los operadores de transporte colectivo obligándolos a negociar una rebaja del precio del pasaje. Dicha medida de fuerza estaba dirigida especialmente a las empresas de taxis colectivos que operan en el sector. Ante tal descontento popular los propietarios de los Picapiedras

²⁸ Las dos líneas de autobús que dan servicio a Juan Pablo II incrementaron sus pasajes de un sol a un sol veinte mientras que los Picapiedras pasaron de costar cincuenta céntimos a setenta.

se vieron obligados a rebajar las tarifas para dejar el pasaje en sesenta céntimos, diez más que antes de la subida de los carburantes.

A parte de la cuestión anecdótica, este hecho evidenció la precariedad en la que viven la mayor parte de las familias de Juan Pablo II y la enorme dependencia que tienen del transporte colectivo. Una subida final de entre diez y veinte céntimos supone para buena parte de los vecinos de la zona un coste difícil de asumir y, en todo caso, asumible a costa de sacrificar otros gastos de primera necesidad. Entre otras cuestiones, el incremento del coste de los pasajes suponía una restricción todavía más importante para realizar los desplazamientos necesarios para realizar sus actividades cotidianas con normalidad.

“Cuando fue el primer día, cuando me cobraron me dijeron: “señorita un sol veinte”. [...] El señor me dijo un sol veinte y tuve que pagar. Eso fue un día sábado. Al día siguiente yo tenía seminario. Me fui en la 45. [...] Cuando subo sus copias en grande decían un sol veinte. Pero no tenía otra. Me perjudicó un montón ahora porque ahora va haber una excursión a Chancay de la academia. Quería conocer pero ahora que ha subido el pasaje es más difícil. Además hasta ahora podía ahorrar un poquito para mis libros pero con el pasaje más alto va a ser más difícil. Tendremos que ajustarnos más todavía de lo que estamos” (Violeta, E-XV)

Para muchas personas el alza del pasaje les obligó a tomar medidas destinadas a rebajar los costes de desplazamiento. En muchas ocasiones ello les forzó a renunciar a tomar las combinaciones de medios de transporte colectivo que les suponían una mayor rapidez en aras de reducir al máximo el coste en transporte. En consecuencia, esto supuso un aumento del tiempo de desplazamiento regresando a situaciones anteriores que ya creían haber superado.

“Claro, sí afecta. Afecta a todos. La situación está bravo. Para mí solo ya es cuarenta centavos. Mi hijo se va al colegio; el otro también se moviliza. Sumando todo será casi un sol cincuenta pues. Un sol cincuenta diario y no tengo, no tengo. [...] Sí afecta de todas maneras. Inclusive yo veo a otras personas que para ir a Abancay toman Picapiedra hasta Wiese y de ahí toman otro carro, o sea usan dos

movilidades. A estas personas les va a afectar más. ¿Pero yo para qué? Según tiene el sentido de ahorro. Hay que maximizar el ahorro. Si tomo dos carros es más rápido pero también sale más caro. Entonces tendré que tomar un solo carro como antes aunque demore un poco más. ¿Qué se puede hacer? No hay otra. Volveremos a como antes y vuelta a empezar. Quizá en un tiempo si el negocio va bien podré volver a tomar dos carros” (Benito, E-XVII)

7.4 MOVILIDAD RESTRINGIDA: LOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE

En los hogares de rentas bajas la incapacidad de hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento conlleva una restricción de sus posibilidades de movilidad. Estas restricciones a la movilidad tienen importantes consecuencias sobre las personas de bajos recursos. Así, suponen una pérdida de oportunidades de trabajo y dificultades para buscar empleo, limitaciones a la formación y a la salud, un debilitamiento de las redes de solidaridad y la privación de las salidas familiares y las actividades de carácter recreativo. Todo ello supondrá un obstáculo en su camino de superación de la pobreza y la exclusión social.

7.4.1 Pérdida de oportunidades de trabajo y dificultades para buscar empleo

Los desplazamientos para el trabajo o para ir a buscar empleo están entre los principales problemas de movilidad de la población de rentas bajas. Los bajos ingresos²⁹, junto con el elevado coste derivado de la necesidad de realizar varios desplazamientos y de tomar varios carros para llegar a destino³⁰, obstaculiza el acceso a las oportunidades de trabajo. La falta de dinero para pagar el pasaje necesario para desplazarse dificulta la posibilidad de trabajar, especialmente para una población con empleo precario.

²⁹ Véase 7.3 *La renta familiar como condicionante de la movilidad.*

³⁰ Véase 6.2 *Los desplazamientos cotidianos.*

Este hecho, grave para cualquier sector socioeconómico, cobra especial gravedad cuando se trata de personas que no solo tienen dificultades para cubrir sus necesidades básicas sino que además soportan importantes formas de exclusión social precisamente por su condición económica. Como un pez que se muerde la cola, la precaria situación económica y laboral que sufre este colectivo urbano impide su propia incorporación al mundo laboral y, con ello, su salida de la condición de pobreza.

“Me ofrecieron un trabajo por Canto Rey, por Sedapal. Y no tenía plata para ir. Mi esposo no estaba. Ni siquiera estaba mi vecina para que me prestara. Y mi otra vecina no tenía para prestarme. Y me quedé sin trabajo porque no pude ir. [...] Hay muchas personas así, gente humilde, que siempre andan con la plata muy justa. A muchos solo les alcanza para comida y a las justas para ropa y calzado. Y están bien apurados de plata y un trabajito les ayudaría pero no tienen siquiera plata para pagar su pasaje al trabajo. A veces se ofrecen trabajos pero no pueden tomar porque no tienen para pasaje. Imagínese, si a uno le pagan al mes o a la quincena uno tiene que tener plata para pasaje para quince días. La gente humilde no tiene tanta plata. Tienen que comer. Necesitan la plata para comida. A las justas si tienen plata para pasaje para el trabajo de un día para cobrar el mismo día. Como le contaba a veces con suerte se tiene plata para pasaje pero solo para la ida y a esperar que te paguen para poderte regresar. [...] Sí pues, muchas personas podrían trabajar pero como no tienen para pasaje pierden la oportunidad” (María, E-XXV)

Buena parte de los habitantes de Juan Pablo II carece de trabajo estable. La mayor parte de ellos se *recursean*³¹ haciendo los más diversos trabajos para poder llegar al hogar con el dinero necesario para poder subsistir hasta poco más que el día siguiente. Estos trabajos normalmente se encuentran en lugares de la ciudad alejados de su zona de residencia para lo cual muchas veces les es necesario realizar largos desplazamientos³². La falta de dinero para poder realizar dichos

³¹ *Recursearse*: vocablo del lenguaje coloquial que significa buscar la forma de obtener un ingreso. Es lo que, también de forma coloquial llamaríamos “buscarse la vida”.

³² Véase 6.2.1 *Los espacios de vida cotidiana*.

desplazamientos les comportará la pérdida de oportunidades de trabajo y, con ello, la posibilidad de obtener los recursos necesarios para la subsistencia.

“Varias veces me han dicho “ven a tal sitio que tengo tal cosa para reparar”. Y aquel día no he tenido plata para ir. Y cuando voy al día siguiente o después de unos días ya lo hicieron, ya lo ha mandado a reparar por otro” (Ruperto, E-X)

En muchas ocasiones los propios ciudadanos de Juan Pablo II no solo sienten que están perdiendo una oportunidad de trabajo sino varias en tanto que, a sabiendas que su forma de publicitarse es a base de recomendaciones, la pérdida de un trabajo puede suponer la pérdida de otros muchos que le podrían suceder.

“Además en algunas casas si habías quedado en ir y después no vas ya no te vuelven a llamar. O de repente de esta casa te hubieran recomendado a otra pero como no has cumplido ya no te recomiendan” (Vicky, E-XX)

“Él su trabajo... trabaja solo. A él lo paran llamando para que vaya. En tal sitio trabaja, mañana trabaja en otro sitio. Sí hay veces le ofrecen trabajo y como no tiene pasaje no puede ir. Y pierde, claro. De repente de este trabajo le iban a llamar para otro y como no fue ya no consiguió el otro tampoco. Es como cadena y si se rompe ya no sigue. Sí pues, a veces pasaje no deja trabajar” (Julia, E-XVIII)

En algunas ocasiones, y pese a ser su mayor ambición, muchos habitantes de Juan Pablo II no pueden aspirar a un empleo estable porque no tienen dinero suficiente para pagarse el pasaje hasta el día de cobro; y ello a pesar que en muchas ocasiones se cobra semanalmente. Esto les hace perder oportunidades de empleo que les permitirían tener unos ingresos estables y regulares a lo largo del año lo cual, a su vez, les permitiría unas mayores posibilidades de desarrollo personal.

“A veces me ha salido para ir a trabajar... Una vez me salió para Ventanilla para chambear³³ pero no tenía. Está lejos y costaba... El pasaje salía... Ahora no me acuerdo pero era bastante. Y yo no tenía porque de días que no trabajaba. Y mi

³³ Realizar pequeños trabajos irregulares e inestables.

señora aquel día no había vendido más que para la comida. Y justito todavía. Además no iba a cobrar hasta al cabo de seis días. ¿De donde iba a sacar el pasaje para tantos días? Y como le digo prestar plata no se puede; para devolver con diez quince por ciento, no. Así que no pude ir, tuve que rechazar el trabajo. Y así varias veces. Como usted dice he perdido oportunidades. Varias veces he perdido oportunidades” (Luis, E-XIX)

El elevado coste del pasaje en relación a los ingresos familiares también afecta a aquellas personas que teniendo un trabajo estable desean mejorar su situación económica. A pesar del surgimiento de varias oportunidades de trabajo en muchas ocasiones se ven obligadas a rechazarlas porque el sueldo que les ofrecen, a pesar de ser superior al del trabajo que estén ejerciendo en aquel momento, no compensa el incremento de gasto en pasajes que supone el acceso al nuevo empleo.

“La parte económico te lleva a limitar. Por eso aunque me pagan más no puedo ir a Villa el Salvador. Varias veces me han ofrecido pero con lo que voy a gastar más en pasaje no me compensa. Tengo que seguir en el trabajo que ya tengo porque es más cerca y gasto menos en pasaje. Si quiero mejorar tengo que buscar un trabajo por acá. Si es lejos aunque me paguen más no compensa, no sale a cuenta. Ahí le limita a la persona porque uno quiere mejorar para progresar y darle buenos estudios a los hijos pero no se puede. Difícil es” (Carlos, E-XVI)

Varios de los informantes de Juan Pablo II se han establecido por su cuenta ya sea trabajando en la construcción, abriendo pequeños comercios o armando talleres de la más diversa índole. Para poder llevar adelante el negocio necesitan desplazarse constantemente ya sea para comprar los insumos necesarios, para vender sus productos, para reparar maquinaria, para mandar a hacer parte del proceso de fabricación, etc. Las dificultades de desplazamiento pueden producirles serios inconvenientes en el desarrollo de su negocio pudiendo significar una pérdida de competitividad frente a negocios semejantes.

“A veces me ha pasado que no he podido cumplir con el pedido porque ya tengo la parte de arriba completa y la suela terminados pero no tengo plata para poder ir a que le hagan el servicio. [...] Y los clientes se molestan y a veces cuando les llevo ya

no me quieren recibir el pedido porque ellos también tenían sus compromisos y no han podido cumplir. [...] Algunos clientes ya nunca más me han pedido. Seguro se lo piden a otros" (Félix, E-XXVI)

Esta situación conlleva situaciones de angustia y de frustración entre los que la padecen. La necesidad y la ilusión de salir de la situación de pobreza se ven truncadas por la "simple" imposibilidad de desplazarse hasta el lugar donde se ofrece la oportunidad de trabajo.

"Lo que es no poder ir a ver el trabajo, como persona te sientes mal porque no puedes ir o sea te sientes frustrada ¿no?, te sientes agobiada. La situación económica... El no tener para un pasaje como diciendo no puedo tener siquiera dos soles en tú bolsillo y no tienes ¿no? Y pierdes la oportunidad de poder ver mejorada tú situación económica, tú vida personal, tú familia, tú calidad de vida ¿no?" (Rosa, E-XII)

7.4.2 Limitaciones a la formación y a la salud

En muchas ocasiones la falta de dinero para pasajes dificulta el desarrollo de actividades de carácter educativo y relacionadas con la salud. La dificultad o la imposibilidad de destinar más dinero a desplazamientos implica para la población de bajos recursos **limitar sus posibilidades de formación** y descuidar su salud.

Si bien el primer ítem a tener en cuenta por la población de bajos recursos para escolarizar a sus hijos y darles, por lo menos, la educación obligatoria es el coste de escolarización (matrícula, mensualidades, útiles escolares, pagos extraordinarios, etc.), en la mayor parte de los casos el segundo elemento a tener en cuenta para escoger el centro educativo es la distancia al lugar de residencia y con ello el coste del pasaje. De esta forma, en multitud de ocasiones se prima el coste del desplazamiento por encima de la calidad de la enseñanza.

"Por eso yo no la llevo al otro colegio. Porque yo sé que no voy a poder. Yo cuanto quisiera poner ¿no? Pero yo sé tengo que ver primero... De repente no voy a tener

pasaje. ¿Y como lo mando? No voy a poder mandarlo. Por eso que cerca nomás lo he puesto. Así no importa, el día que no tenga que vaya caminando. (...) Quisiera mandarla a otro colegio por lo que como este de acá solo va la gente bien pobre casi no tiene nada y mandan también a malos profesores. Bueno, también no es que los profesores sean malos pero es que no les dan nada y la educación es mala. En otros colegios nacionales la educación es mejor que en este de aquí. Claro, no es colegio particular pero es mejor que el de acá de Juan Pablo. Pero ni modo, si no hay para pasajes no puedo mandarla allá. Se tendrá que quedar acá nomás” (Soledad, E-I)

Una de las grandes preocupaciones de las madres y los padres es dar el mejor nivel de educación a sus hijos. Una formación de calidad les permitirá encontrar un trabajo más calificado que a la vez les permitirá salir con más facilidad de la situación de pobreza en la que ellos se encuentran. Pero esta voluntad muchas veces se ve truncada ya no por la imposibilidad de hacer frente a las cuotas solicitadas en los colegios con buen nivel de enseñanza sino por el simple hecho de no poder pagar el pasaje para ir hasta centros educativos que, aunque nacionales, den un buen nivel de formación.

“¿A qué colegio lleva los niños? Bueno, aquí. Por lo que está cerca de casa y no tengo que pagar pasaje. ¿Cómo sería si los cuatro tuvieran que pagar pasaje para ir al colegio? No se podría. Imposible. ¿Y usted cree que los puede perjudicar en el futuro? Claro, de hecho. Este colegio por lo mismo que está en una zona pobre tampoco tiene materiales ni nada. Los profesores hacen lo que pueden pero de todas formas la educación no es buena. Por decir no tienen computadoras para enseñar a manejar a los niños. Y ahora todo es con computadoras” (Luis, E-XIX)

En algunas ocasiones, si la falta de recursos económicos dificulta salir del área de residencia para estudiar, si bien ello puede no imposibilitar la realización de la actividad educativa, si puede demorarla más de lo “normal” estableciéndose una importante desigualdad con otras personas que no tengan problemas de desplazamiento y perdiendo oportunidades laborales.

“Si tuviera más plata para el pasaje iría más veces al instituto. Como te dije ahora solo voy una vez por semana cuando mis compañeras van todos los días. Ellas están avanzando mucho más que yo. Y por eso yo me demoraré más tiempo para acabar mis estudios. Y todo porque no tengo plata, porque la plata no me alcanza para pasajes. Si tuviera acabaría igual que ellas y podría empezar antes a trabajar”
(Nancy, E-VI)

A las ya fuertes limitaciones que padecen estos ciudadanos por el hecho de no poder sufragar los gastos derivados de la propia capacitación, se añade el hecho de la dificultad o imposibilidad de acudir a sesiones de formación de cualquier tipo, incluso aquellas que se ofrecen gratuitamente, porque no disponen del dinero necesario para hacer frente al pasaje de su desplazamiento hasta el lugar donde se realiza la capacitación. Este hecho es muy común entre las personas que viven en Juan Pablo II. En varias de las entrevistas realizadas a vecinos de este asentamiento apareció esta preocupación ya sea de los jóvenes en edad de formación, de los padres y madres hacia sus hijos e hijas, o entre los adultos que desean capacitarse para aumentar sus posibilidades de mejorar en el trabajo y, con ello, incrementar su calidad de vida y la de su familia.

“Por ejemplo hay una orientación en tal lugar y es gratis y yo digo para ir a este lugar necesito esta cantidad de dinero y casi siempre el dinero no alcanza. La orientación es gratis pero no puedo ir porque no tengo pasaje. [...] Para mi calidad de vida necesito estudiar mucho, necesito conocer. Y si la plata no alcanza para pasajes para conocer... claro, esto va a afectar a mi calidad de vida del futuro”
(Violeta, E-XV)

Asimismo, es muy común entre los habitantes de Juan Pablo II sentir la necesidad de capacitarse para aumentar sus posibilidades de encontrar un empleo con una remuneración que les permita avanzar en la superación de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran. Una vez más esta voluntad, esta iniciativa, topará con el coste del desplazamiento. El pasaje, nuevamente, impedirá o dificultará esta posibilidad de formación y con ello la esperanza de salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

“Por ejemplo ayer tenía una capacitación ¿ya? [...] Y total que en la capacitación para irse también hay que gastar ¿no?, en pasaje. [...] Como se trataba de nutrición por asuntitos del programa “ya bueno pues”, dije, “voy”. Pero pasaje pues. Pasaje de acá hasta el Diez son setenta, más setenta de vuelta son un sol cuarenta; y de ahí para allá son un sol veinte, y otro sol veinte para el regreso son dos cuarenta; más el sol cuarenta de Picapiedra ya son tres ochenta. ¡Tres ochenta! Ya pues, no pude ir. Mucha plata pues. ¿Diríamos que por falta de pasaje usted deja de capacitarse? Claro, uno se limita. [...] Limita hacer otras cosas con lo cual limita sus posibilidades futuras de trabajo y limita sus posibilidades de mejorar. Es todo una cadena digamos. [...] Yo aprendo y lo enseño a la comunidad para que ellos mismos puedan solventarse para así ganar en salud que están bien mal y también para ver de un trabajo mejor para mí” (Olga, E-VII)

Como se apuntó al inicio de este apartado, la **falta de dinero** para pasajes no solo **afecta** a la posibilidad de capacitarse sino también **a la salud**. Las precarias condiciones de habitación y de nutrición en las que viven buena parte de los habitantes de Juan Pablo II, especialmente los de menor poder adquisitivo, afectan negativamente a su salud lo cual les obliga a acudir con cierta asiduidad a los centros médicos ya sea para realizar visitas puntuales o para realizar tratamientos más prolongados. Sin embargo, la falta de recursos económicos impide en muchas ocasiones desplazarse hacia los centros de salud, especialmente cuando hay que acudir a especialistas, lo que dificulta el tratamiento de las enfermedades lo cual, a su vez, puede suponer un serio deterioramiento de la salud.

“A veces hasta he perdido la consulta médica, de ir al seguro social porque no tenía para pasaje... [...] Lo peor es que estaba en tratamiento y debido a no poder ir he tenido que empezar el tratamiento de nuevo. El doctor me gritó porque el tratamiento es bien caro y si lo interrumpes vuelta a empezar más caro sale. ¿Pero que podía hacer pues si no tenía pasaje?” (Rosa, E-XII)

Este hecho es especialmente grave en aquellas personas en las que la pérdida de una visita puede suponerles la interrupción de un tratamiento. Ello puede suponer la necesidad de empezar otro, lo cual no siempre es posible en función del coste de

éste, o la interrupción definitiva del tratamiento. En cualquier caso, la interrupción de un tratamiento supone, por lo menos, una demora en la recuperación de la salud y, en el peor de los casos, un deterioramiento de ésta que puede traer graves consecuencias.

“A veces hasta he perdido la consulta médica, de ir al seguro social porque no tenía para pasaje... [...] Lo peor es que estaba en tratamiento y debido a no poder ir he tenido que empezar el tratamiento de nuevo. El doctor me gritó porque el tratamiento es bien caro y si lo interrumpes vuelta a empezar más caro sale. ¿Pero que podía hacer pues si no tenía pasaje?” (Rosa, E-XII)

7.4.3 Debilitamiento de las redes de solidaridad

El relato de nuestros informantes confirma que las visitas a parientes y amigos están bastante restringidas por problemas de movilidad. A pesar de existir la oferta de transporte colectivo necesaria para llegar al lugar de destino³⁴, muchas de las personas entrevistadas afirmaron no poder visitar a sus familiares por razones económicas. Los escasos recursos con los que cuentan deben destinarlos sobre todo al sustento del hogar, a los gastos derivados de éste, a educación, a salud y a sufragar los gastos de pasaje derivados de las actividades laborales. Por ello las visitas a familiares quedan siempre relegadas, especialmente en aquellos casos en que se requiera de un desplazamiento que suponga un elevado coste en pasajes.

“Un montón de veces he querido visitar a mi hermana pero solamente en pensar en los pasajes, que son dos de ida y dos de regreso, son cuatro, no voy. No voy por lo que son cuatro soles. Y cuatro soles hacen falta en la casa. Primero es la casa, es comer. [...] La base principal, primordial, de todo es el dinero. No puedo visitar a ningún familiar si es que no tienes un real en el bolsillo. Ese es el motivo. De repente tendría para el pasaje pero después no habría que comer en la noche” (Ruperto, E-X)

³⁴ Véase 7.2 *La eficiencia social del transporte colectivo*.

Es importante comprender la dimensión real de la dificultad de realizar esta actividad en tanto que forma parte de las estrategias de supervivencia de la población de rentas bajas. Tal como se señaló en el Capítulo 2³⁵, las relaciones sociales con familiares y amigos crean redes de solidaridad y apoyo sin las cuales, por ejemplo, las mujeres no podrían dejar a sus hijos cuando van a trabajar o los desempleados no podrían sobrevivir mientras buscan un nuevo trabajo.

En este sentido, esta restricción dificulta o impide el establecimiento de relaciones de confianza que permitan desarrollar estrategias de apoyo mutuo entre los diferentes integrantes de la red. Dichas estrategias de solidaridad permiten el desarrollo de actividades que de otra forma serían muy difíciles de realizar. Es muy común, por ejemplo, el apoyo de familiares y amigos para el levantamiento y el techado de la casa. Asimismo, es común dejar a los hijos a cargo de algún familiar para poder salir a trabajar o a buscar empleo. El establecimiento de estas redes también permite recibir apoyo económico en un momento de necesidad, ya sea con un préstamo a largo término o con un apoyo puntual.

Cualquiera de estas formas de apoyo permite superar las dificultades del día a día a la vez que, vistas a largo plazo, permiten sobrevivir y, con suerte, salir de la precaria situación en la que se encuentran muchas familias. Así, según cuentan los propios informantes, la dificultad que la falta de dinero supone para realizar los desplazamientos necesarios para mantener estas redes de solidaridad dificulta la posibilidad de recibir apoyo en momentos de necesidad lo cual redundará en una mayor dificultad para salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que están inmersos.

“De repente yo podría necesitar que mi familia me apoye con los niños, mi mamá, cuando nosotros salimos a vender, pero ella no tiene plata para pasaje y nosotros menos. Entonces ella nos podría apoyar pero no se puede. Por esta parte además yo me siento un poco intranquilo por lo que si fuera más fácil de repente nos ayudaríamos pero así como es la cosa bien difícil es. Mi hermana igual dice “¿pero cómo te voy a pedir ayuda si tienes que venir de tan lejos?”. Eso es lo que pasa. Por

³⁵ Véase 2.4 Movilidad y pobreza.

la plata es que no estamos más unidos. De repente nos podríamos apoyar más pero no podemos” (Alberto, E-XXI)

7.4.4 Privación de las salidas familiares y las actividades de carácter recreativo

Si, como hemos visto en los apartados anteriores³⁶, existen serias dificultades para trabajar, buscar empleo, realizar actividades educativas o relacionadas con la salud y visitar a parientes y amigos por no disponer del dinero necesario para hacer frente a los costes de pasaje, también existen serias dificultades para realizar salidas familiares y para realizar actividades de carácter cultural o recreativo. Cada una de estas actividades cumple una función social de gran importancia para la sociedad en general y muy especialmente para los colectivos de bajos recursos³⁷. Así, la necesidad de sacrificar las salidas para realizar dichas actividades supondrá una importante dificultad a sus posibilidades de desarrollo personal y colectivo.

Las salidas familiares y las actividades recreativas suelen ser las dos actividades que más se sacrifican por la falta de dinero. Si bien tienen una importancia de primer orden a nivel social en tanto que ayudan a mantener el equilibrio psicológico rebajando tensiones y evitando el surgimiento de episodios de violencia³⁸, su carácter no inmediato hace que quede relegado al último lugar de las prioridades de la mayor parte de los hogares.

“En el caso que estemos ajustados de plata dejamos de salir de paseo la familia. Cuando estamos un poco bajo no salimos porque el pasaje es carito. Y como somos cuatro que pagamos pasaje, el pasaje sale más. Por ejemplo, para irme de acá a Zapallal son obligado veinte soles. Para ida y vuelta. Sino no llego. Y como difícil es juntar veinte soles casi siempre no vamos. [...] Lo primero que sacrificamos cuando no hay plata son los paseos” (Teresa, E-XXIII)

³⁶ Véase 7.4.1 *Pérdida de oportunidades de trabajo y dificultades para buscar empleo* y 7.4.2 *Limitaciones a la formación y a la salud*.

³⁷ Véase 6.1 *La integración de la movilidad en las actividades cotidianas*.

³⁸ Véase Capítulo 2.

A las dificultades económicas derivadas de la falta de dinero para pasajes se añade el hecho que las salidas familiares comportan una multiplicación de este gasto. Ello dificulta enormemente la realización de actividades recreativas especialmente las de carácter familiar. Por ello, en muchas ocasiones, y especialmente entre los adultos, se nota un cierto desánimo para salir de casa para pasear con la familia o realizar algún tipo de actividad recreativa.

“Sobre todo me ha pasado en las salidas familiares por qué ahí se gasta más. Sí, a veces quieres salir... programas esta semana por esta fecha. A veces, por ejemplo el día de la madre o del padre, ya vamos a salir ¿no? Preparamos un arroz con pollo y vamos; pero de repente no hubo, no se puede salir. No sé, hasta a veces los niños se acostumbran a no salir. Se acostumbran en casa ¿no? Y no salgo porque gasto más; es un gasto adicional, es un gasto extra, entonces no alcanza para salir. ¿Y esto influye también en su desarrollo personal? Sí, porque salir es ver cosas nuevas, diferentes; ver cosas nuevas relacionarse ¿no? Respirar otro aire ¿no? Porque por ejemplo estar dentro de la casa, el trabajo, el colegio, los niños del colegio a la casa ya es cotidiano ¿no? Entonces tienes que salir afuera ver hasta cosas nuevas, otra calle, ves otras plantas. Eso a uno le da ganas de vivir más ¿no? Cuando no sale es un perjuicio. No es que te conformes con lo que tienes, quieres más pero no puedes; es así” (Rosa, E-XII)

7.5 ESTRATEGIAS PARA SUPERAR LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE

Como se ha podido observar en los apartados anteriores, las escasas rentas de la población de bajos recursos hacen que ésta tenga dificultades para desplazarse lo cual significa, a su vez, importantes problemas derivados de esta dificultad. Ello choca frontalmente con las necesidades de desplazamiento de esta población³⁹ la cual se ve obligada a usar diferentes tipos de estrategias para superar esta dificultad de desplazarse. El uso de estas estrategias, de todas formas, si bien permite resolver las necesidades de desplazamiento puntual o temporalmente no consigue superar

³⁹ Véase 6.3 *La movilidad como elemento estructurador de la vida cotidiana.*

de forma ostensible las restricciones a la movilidad que padece un amplio sector de la población de bajos recursos. A los sumo, logrará atenuarlas un poco.

7.5.1 Desplazarse menos

Una de las estrategias más comunes entre los habitantes de Juan Pablo II es **reducir sus desplazamientos** para disminuir sus gastos en transporte. Su bajo nivel de poder adquisitivo les impide realizar cuantos desplazamientos desean o necesitan para satisfacer sus necesidades cotidianas. Delante de este hecho, además de poner en práctica algunas de las estrategias que se mencionarán en los apartados posteriores, algunas personas optan por sacrificar algunos desplazamientos. Ello les permite mantener los que consideran más importantes pero a costa de sacrificar otros.

“Yo lo que hago, como te he contado, es viajar menos. Yo debería ir al instituto a diario pero como no tengo plata para pagar diario el pasaje solo voy una vez por semana. Esta es mi estrategia para ahorrar en pasaje. Viajo menos, gasto menos. Igual con mi enamorado. De repente quisiera verlo todos los días pero casi siempre voy dejando un día, dejando dos días. Así lo veo y también no gasto tanto” (Nancy, E-VI)

Una de las formas de reducir los desplazamientos para minimizar los gastos en transporte es **quedarse a dormir en el trabajo**. Como se expuso en páginas precedentes⁴⁰, para las clases populares los desplazamientos al trabajo pueden suponer una gran inversión en tiempo y dinero. Las grandes distancias que deben recorrer para llegar a su lugar de trabajo comportan altos tiempos de desplazamiento y elevados costes de viaje debido a la cantidad de desplazamientos que deben realizar, a la distancia que deben recorrer y a la necesidad de tomar varios medios de transporte para llegar a él⁴¹. Ello hace que en muchas ocasiones, cuando se tenga la oportunidad y se den las condiciones necesarias, algunas

⁴⁰ Véase 6.2.4 La frecuencia de los desplazamientos y los tiempos de viaje y 7.3.1 Elevada participación de los gastos en transporte en el presupuesto familiar.

⁴¹ Véase 6.2.3 La dinámica de los desplazamientos y la cadena modal.

personas decidan quedarse a dormir en el trabajo. Con ello ahorran tiempo y dinero. Sin embargo, deben sacrificar la convivencia con la familia con el aumento de carga familiar que ello supone para los cónyuges. Estas situaciones pueden durar desde unos pocos días hasta semanas y meses. En el caso de situaciones prolongadas se suele producir un viaje semanal al hogar para pasar el día o los días de descanso con la familia.

“Mi esposo estaba haciendo curso en la Marina, allá en Ancón, y para venirse de Ancón hasta acá era lejos y tenía que irse con esos carros interprovinciales y era más caro el pasaje. Y así él ya se quedaba, ya una semana ya no venía, para ahorrarse la plata. Como le dije en un comienzo la plata que mi esposo ganaba era medido. Entonces para no gastar más plata, para que no falte, él dijo “mejor me quedo allá toda la semana y me ahorro plata”. También comía allá. Claro que no era igual la comida de la casa. Por seis meses estuvo así. Domingo nomás estaba acá. Sábado en la noche llegaba y domingo en la tarde ya se iba. [...] En ese plan era. Así durante seis meses. De ahí de nuevo se regresó a su trabajo en el Pentagonito y otra vez pudo venir a dormir a la casa” (María, E-XXV)

Según cuentan los propios informantes, esta situación suele ser más común entre los varones dado que son los miembros del hogar más vinculados al mundo laboral y menos atados a los quehaceres del hogar.

7.5.2 Sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie

Otra de las estrategias más utilizadas por los habitantes de Juan Pablo II para no renunciar al desplazamiento aún no teniendo dinero para sufragar el coste del pasaje es sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie. Esta sustitución puede ser del desplazamiento completo o de una parte de él.

En este sentido, es muy común entre los pobladores del área de estudio **desplazarse a pie desde sus hogares hasta la avenida troncal más cercana** para ahorrarse el coste del tramo del viaje que antes realizaban en algún medio de transporte motorizado. Con ello se ahorran una parte importante del pasaje diario.

“También si no tengo pasaje completo hago un trámite caminando. Por decir camino hasta Wiese y de ahí ya tomo carro” (Luis, E-XIX)

También es común entre estas personas **caminar hasta que los carros les cobren cincuenta céntimos**. Dado que las empresas de transporte colectivo ofrecen a los potenciales pasajeros la posibilidad de viajar por tan solo cincuenta céntimos a partir de un lugar determinado⁴², muchas personas caminan hasta el lugar donde las empresas les ofrecen esta posibilidad.

“También lo que hago a veces es caminar hasta que me cobren cincuenta. Camino y cuando veo que más o menos ya te pueden cobrar cincuenta para un carro y le digo “cincuenta céntimos” y si te dice “ya” tomo el carro y sino camino hasta que me digan “ya”” (Violeta, E-XV)

También es bastante habitual para poder desplazarse ahorrando pasaje **realizar caminando la parte final de un desplazamiento multimodal**⁴³. Con ello se ahorran el pasaje del último medio de transporte que tomarían si tuvieran plata suficiente para pagar el desplazamiento completo.

“A veces yo he optado por bajar en Puente Nuevo y trasladarme caminando hasta el colegio. A veces tomo carro para ir hasta el colegio pero si me voy caminando me ahorro algo de pasaje” (Carlos, E-XVI)

En algunas ocasiones no solo **se realiza** caminando una parte **del trayecto** a recorrer sino que éste se realiza **completamente a pie**. Esto se produce especialmente en el caso de desplazamientos a lugares relativamente próximos pero no es extraño para desplazamientos de una cierta magnitud.

⁴² Este “lugar” puede ser fijo o variable en función de cada empresa de transportes y de cada unidad. Véase Capítulo 5.

⁴³ Véase 6.2.3 La dinámica de los desplazamientos y la *cadena modal*.

“En el Callao, todo lo que pertenece al Callao, voy caminando. La Perla está unas... cincuenta cuadras. La Perla cincuenta cuadras. La Punta cincuenta cuadras. Chucuito cincuenta cuadras. Todos los sitios están así. (...) Entonces no gasto pasaje. (...) Ya me he acostumbrado a caminar así. Cada viaje es un ahorro de cincuenta centavos” (Ruperto, E-X)

“Me fui por el cerro, caminando. No tenía plata y quería visitarla a mi mamá. Como mi mamá vive a la dirección de acá pero al otro lado del cerro. Y me fui por el cerro. Con mis chibolitas y mi esposa. Eso fue el problema. No tenía plata para pasajes y me fui por el cerro” (Alberto, E-XXI)

7.5.3 Utilizar estrategias para no pagar pasaje o para pagar menos

Debido a las condiciones de penuria económica en las que viven, las personas de bajos recursos utilizan siempre que les es posible alguna estrategia para no pagar la tarifa del transporte colectivo o para pagar menos con el objetivo de reducir sus gastos en transporte sin renunciar a sus necesidades de desplazamiento. Dichas estrategias son múltiples e infinitas dependiendo de la persona, el día, la hora, la empresa de transporte, el punto de la ruta donde se tome el carro, la situación particular del momento, etc. Estas estrategias, además, pueden ser fijas o variables. Puede ser que siempre se utilice la misma estrategia o puede ser que la persona varíe de estrategia en función de los elementos ahora citados. De la misma forma encontramos por un lado a personas que utilizan sistemáticamente alguna de estas estrategias para reducir los costes de desplazamiento y por otro a aquellas personas que usan alguna de estas estrategias solo esporádicamente. En todos los casos el miedo a ser descubierto inhibirá la realización de dichas prácticas siendo usadas solo en caso de mucha necesidad.

El uso de estas estrategias suele ser fruto de una reflexión y una decisión maduradas en la que por un lado está la necesidad de desplazarse para trabajar, estudiar, obtener un servicio, realizar una visita a un familiar o amigo, etc., y por otro la certeza de estar burlando una norma social básica y de estar contribuyendo a la precariedad laboral de los empleados de las diferentes empresas de transporte

colectivo. Ello supone una contradicción interna en las personas que realizan esta práctica que si bien algunas veces se toma con cierta naturalidad, en la mayoría de los casos hace que no se quiera reconocer públicamente. Es por ello que buena parte de las personas entrevistadas niegan realizar estas prácticas atribuyéndoselas a otras personas ya sea familiares, amigos u otros pasajeros. Como se verá, en este sentido, muchas de las respuestas dadas por los entrevistados son realizadas en tercera persona.

De la misma forma, a pesar de negar haber usado alguna estrategia para no pagar el pasaje o para pagar menos, en la mayoría de los casos se disculpa a las personas que realizan esta práctica con frases como “no se hace por maldad sino por necesidad” o “a veces no hay otro remedio”. A pesar de ello, también se reconoce que en algunas ocasiones no se hace por necesidad sino por viveza.

Como se apuntó unas líneas más arriba, las estrategias para superar la dificultad de sufragar el coste del pasaje son múltiples y variadas. La mayor parte de ellas están al margen o rayan la “ilegalidad”. Sin embargo hay una que es aceptada y tolerada tanto por los operadores como por los usuarios: **negociar la “china”**. Popularmente se llama “china” a la moneda de cincuenta céntimos de sol. Es muy común entre las diferentes empresas de transporte ofrecer una rebaja del coste del pasaje en las partes del trayecto con menos demanda de pasajeros, normalmente lugares cercanos o tramos finales de las rutas. La tarifa en estas ocasiones suele ser de cincuenta céntimos, una “china”⁴⁴. Si bien esta es una acción utilizada por las empresas de transporte para atraer más pasajeros, también es muy común entre los usuarios del servicio de transporte negociar una rebaja en la tarifa, especialmente para trayectos cortos o para finales de ruta. La negociación consiste en proponer al cobrador el pago de una “china” por el trayecto que se va a hacer. Si el cobrador está de acuerdo se cierra el trato y el pasajero pagará cincuenta céntimos por su desplazamiento. Si el cobrador no está de acuerdo no habrá trato y el pasajero no podrá subir al carro.

⁴⁴ Véase 5.1.2 *El sistema de transporte colectivo de pasajeros: una aproximación inicial*.

“También lo que hago a veces es parar un carro y le digo “cincuenta céntimos” y si te dice “ya” tomo el carro y sino camino hasta que me digan “ya”. (Violeta, E-XV)

Otra de las estrategias usadas por las personas de bajos recursos para desplazarse sin tener recursos para ello es **subirse al carro y**, en el momento que el cobrador pasa a cobrar, **decir que no se tiene plata**.

“A veces en el mismo carro uno ve. Personas que suben y que al rato, cuando pasa el cobrador, no tienen pasaje y los botan. A veces mujeres que casi le suplican al cobrador que no les bote, que no tienen plata pero tienen su familiar enfermo y tienen que ir a visitarlo” (Emilio, E-IX)

Si bien, como hemos visto, la “expulsión” del carro puede vivirse con cierta angustia y desesperación, en muchas ocasiones entra dentro de lo previsto y lo único que hay que hacer es montarse en otro carro y repetir la misma operación las veces que sea necesario hasta llegar al lugar de destino.

“Algunos se montan en el carro y cuando les van a cobrar les dicen que no tengo pasaje y los botan. Y de ahí se montan a otro carro y así van avanzando” (Juan, E-IV)

En algunas ocasiones la casualidad hace que, estando el pasajero cerca de su lugar de destino, el cobrador todavía no haya pasado a cobrar. En estas ocasiones el pasajero comunica al cobrador que no tiene dinero lo que supone la expulsión inmediata del vehículo. A partir de ahí la persona solo deberá caminar unas cuadras para llegar a su casa.

“Hay gente que sube y se sienta nomás, no te dicen nada. Ya cuando están cerquita a su casa, por ejemplo cuando están de Huanta a dos cuadras, tres cuadras, te dicen: “no hay, no hay; maestro mi plata no hay; no tengo maestro”. ¿Y que le va a decir el cobrador o el chofer? “Bájate pues”. “Gracias maestro, disculpa” y pum, se baja. Así nomás pues” (Aurelio, E-XIV)

En muchas ocasiones las personas de bajos recursos si bien disponen de una cierta cantidad de dinero para pagar el pasaje éste no llega a la tarifa establecida. En estas ocasiones una de las opciones más recurrentes es subir al carro y, cuando el cobrador pase a cobrar, **decirle que se está dispuesto a pagar, que hay voluntad de pagar, pero que no se dispone del pasaje completo.**

“Después otros te dicen “maestro tengo pue cincuentita, tengo setenta”. A lo que es ahora un sol o un sol veinte el pasaje. Pero ¿quien va dejar pue? Tiene que llevar por eso. “Ya ya, sube nomás”” (Aurelio, E-XIV)

De todas formas, en la mayoría de los casos se produce una discusión entre el cobrador y el pasajero donde el primero quiere expulsar al segundo y éste se resiste tanto como puede. Es común que en estas discusiones intervengan otros pasajeros ya sea verbalmente o dando plata al pasajero afectado para que pueda completar su pasaje y evite, así, que el cobrador lo bote.

“A veces cuando uno viaja diario escucha también. “Oye hermano, no tengo pues”. O a veces le dan setenta. Cobran un sol pero le dan setenta centavos. “Por favor pues hermano, no tengo pues”. Y el cobrador lo quiere botar y la gente de le dice pues: “Oye ¿qué pasa? ¿Cómo lo vas a botar?”. “No, que el pasaje está un sol”. “Ya pues hermano pero no tengo pues”. “Ya bájate pues”. “No hermano ¿como me voy a bajar?”. Y a veces la gente del carro le da diez céntimos diez céntimos hasta completar el sol. Y a veces los botan también. Es por la misma necesidad, pues. Claro que algunos lo hacen por conchudez pero mayoría lo hacen por necesidad. A diario encuentras eso. Diario vas a ver que estás sentado en un carro o en un micro y eso pasa. Diario es. Y muchas veces los botan pues. Ya habrá avanzado una o dos cuadras y de ahí toma otro carro. Igual sin plata. Porque tiene que llegar a su destino pues. Y esto es por la necesidad, no por conchudez. Porque tienen la necesidad de llegar a destino y no tienen plata pues” (Emilio, E-IX)

Cuando no se tiene dinero suficiente para el pasaje completo, una de las estrategias es **viajar sin pagar hasta que la tarifa sea equivalente al dinero de que se dispone.** Así, solo se pagará el último tramo del viaje. Ello puede suponer ser expulsado de uno o más carros pero esta situación se asume como parte de la estrategia.

“Una vez mi esposo solo tenía un sol y el pasaje estaba sol veinte. Pero él tenía que regresar y no tenía otra. Así que subió al carro y cuando el cobrador pasó le dio un sol. “Un sol veinte está el pasaje señor” le dijo el cobrador. “Pero yo siempre paga un sol. ¿Por qué me quieren cobrar un sol veinte?”. “Este es el precio señor”. Y así empezaron a discutir. Al final el cobrador le dijo que se bajara. Y él le dijo pues que si lo botaba le devolviera su sol. Y renegando se lo devolvió. Y mi esposo se bajó y tomó el otro carro que ya le costaba un sol porque ya estaba más cerca. Y así pudo llegar. El ingenio hay que utilizar a veces” (Julia, E-XVIII)

Otra estrategia bastante común para “burlar” el pasaje es **bajarse del carro aludiendo que se ha equivocado de ruta**. Según explican nuestros informantes, debido a la doble situación de pobreza y necesidad en la que vive buena parte de la población limeña, tradicionalmente las empresas de transporte colectivo no han cobrado a aquellos pasajeros que tomaban una ruta equivocada. Ello ha sido aprovechado por la ciudadanía como argumento para “burlar” el pasaje.

“Hay algunos que dicen “me he equivocado de carro, me bajo”. Sí, pero nunca he hecho yo. Pero hay personas que si hacen. A veces pasa “¿que carro he tomado?” “Yo voy a tal sitio” dice. “Entonces bajo”. Yo creo que ese... creo que no se ha equivocado. Este lo que pasa es que no tenía pasaje y así ha hecho para no pagar” (Soledad, E-I)

En esta misma línea, otra de las estrategias usadas por las personas que teniendo necesidad para desplazarse no tienen dinero para pagar el pasaje es **culpar al cobrador de haberse equivocado de ruta** reclamando el derecho a bajarse sin pagar. Esta estrategia consiste en preguntar al cobrador en el momento de subir al carro si aquella ruta pasa por un lugar determinado, en el cual se quiere bajar, a sabiendas que existe otro lugar con el mismo nombre pero en otra dirección. Al llegar al lugar que supuestamente se había pedido se incrimina al cobrador diciéndole que aquel no era el lugar sobre el que se había preguntado sino otro con el mismo nombre ante lo cual se bajará del carro sin pagar habiendo llegado al lugar deseado.

Hay algunos que...“¿Qué, no pasa por tal sitio? Pero si yo pensé... ¿Yo te he preguntado si pasas por Las Flores?”. Sí pues acá en la San Martín hay paradero que se llama Las Flores pero no hay una avenida Las Flores. Tú subes, le preguntas al cobrador si va por Las Flores, el cobrador te dice “sí”. Entonces cuando ya estás en Las Flores “yo te dije si ibas por Las Flores, el paradero Las Flores, y esto es la avenida Las Flores”. Ellos conocen la avenida pero no el paradero. Entonces tienen que dejarte bajar sin pagar pasaje. Y tú hasta le haces la bronca y no pasa nada porque los pasajeros hasta te defienden porque tú has preguntado. Y tú ya llegaste a Las Flores que es donde querías ir en realidad, No al paradero sino a la avenida. Y sin pagar pasaje” (Marcos, E-XI)

Otra de las estrategias utilizadas por las personas faltas de recursos para reducir su gasto en transporte satisfaciendo sus necesidades de desplazamiento es **no pagar el pasaje aduciendo que les han robado o que han perdido la plata.**

“He visto varias personas que cuando el cobrador les va a cobrar le dice “no tengo pasaje”. Algunos lo dicen así de frente y otros se hacen que les han robado, que han perdido la plata y así. Y muchas veces estas personas las botan del carro y ellos se bajan y se montan en el siguiente carro que pasa y hacen lo mismo” (Nancy, E-VI)

Asimismo, para “burlar” el pasaje algunas personas **fingen estar tomadas**⁴⁵. En el momento en el que el cobrador pasa a cobrar, el pasajero, simulando estado de embriaguez, se enzarza en una discusión sin sentido con éste que puede terminar con su expulsión del carro o, con suerte, dándolo por imposible y aceptándolo ni que sea a desgana.

“Las pocas veces que viajo he visto que algunos se hacen los borrachitos. Hay veces que se ponen a discutir con el cobrador y ellos se hacen que están borrachos y así van avanzando cuerdas. Algunas veces los botan pero otras siguen ahí hasta su casa o donde sea porque se paran solitos y se bajan” (Sara, E-XIII)

⁴⁵ Bebidas, etílicas, borrachas.

Una de las estrategias detectadas entre los entrevistados para no pagar o pagar menos en el transporte colectivo consiste en **hacer creer al cobrador que ya han pagado**. Esta estrategia suele surtir efecto cuando los carros van llenos pues se puede aprovechar el volumen de pasajeros para sembrar la duda en el cobrador.

“Una vez también me pasó a mí. Yo venía del trabajo y pasé por la casa de mi mamá. Allí me cambié de ropa y sin darme cuenta se me quedó la billetera con toda mi plata. Pero recién cuando pasó el cobrador me di cuenta. Y estaba a mitad de camino y no podía regresar. Pero tampoco me podía quedar botado ahí. Y ya estaban cobrando. “¿Y ahora que hago?”. “Pasaje” me dijo el cobrador. “Oye, ¿Cuál pasaje? Yo ya te he pagado” le dije. “¿Dos veces me vas a cobrar?”. “Que no, no me has pagado”. “¿Pero que tienes? Ya te pagué. Pasa nomás. Todos los días que te pago; ya me conoces y ahora me vas a...”. Y pasó. Como la 45 es grande. Ese es el ingenio de la persona. En situaciones de apuro uno se las ingenia” (Emilio, E-IX)

Otra de las estrategias usadas por la población estudiada para reducir sus gastos en transporte es **hacerse pasar por vendedores ambulantes**. Si bien con algunas excepciones, la mayor parte de las empresas de transporte público aceptan la subida de ambulantes para vender sus productos. Aprovechando esta coyuntura algunas personas con poca capacidad económica suben a los carros haciéndose pasar por ambulantes alargando al máximo su tiempo de venta para avanzar cuantas más cuadras mejor. Con esta estrategia logran recorrer largas distancias si bien los constantes intercambios de carro les comportan importantes tiempos de viaje.

“Unos muchacho hacen... se compran una bolsa de caramelos, y de aquí te pagarían dos soles, dos cincuenta porque es lejos donde van. Estos muchachos conocen la línea y suben al carro a vender caramelo y hablan y conversan y ya caminaron como ocho o nueve cuadras. Y de ahí, pum, vuelan ahí en paradero y toman otro carro y igualito. Y así llegan a su destino pues” (Aurelio, E-XIV)

En el Perú los niños y niñas en edad escolar pagan solamente alrededor de un tercio del pasaje “normal”⁴⁶. Para acreditar que efectivamente están en edad escolar el único requisito imprescindible es llevar el uniforme escolar⁴⁷. Este hecho es aprovechado por muchas familias para reducir el coste de sus pasajes. Así, a pesar de haber terminado sus estudios de secundaria, muchos jóvenes **visten el uniforme para poder ahorrarse unos centavos** en el pasaje. Ello les permite bien hacer más desplazamientos de los que podrían hacer si tuvieran que pagar pasaje de adulto, bien ahorrar algún dinero para destinarlo a satisfacer otras necesidades. Esta estrategia suele utilizarse solamente hasta uno o dos años después de haber terminado los estudios de secundaria. Su éxito dependerá de un lado de la contextura corporal del joven y de otro de la perspicacia del cobrador.

“Yo ya acabé mi secundaria pero voy de escolar para pagar menos de pasaje. [...] Porque sino no podría estudiar. [...] Antes iba normal. Pero vi la situación y le propuse a mi mamá para que me comprara el buzo⁴⁸ escolar. Ya como tenía mi chompa⁴⁹ escolar del año pasado... Entonces en Mayo ya comencé a ir. A veces tenía un poco de miedo que la gente dijera algo pero hasta ahora estoy así”
(Violeta, E-XV)

Finalmente, también es muy común entre los jóvenes **usar carnés universitarios ajenos o falsificarlos**. De la misma forma que en el caso de los niños y niñas en edad escolar, los estudiantes universitarios también solamente pagan medio pasaje⁵⁰. En su caso, para acreditar esta situación deben presentar al cobrador su carné universitario. Este hecho también es aprovechado por personas de bajos recursos para reducir sus costes de pasaje. Así, utilizan carnés de hermanos o amigos, el único requisito es que la foto se parezca a ellos, o bien falsifican un carné en el que, obviamente, incorporan su propia foto. Como en otras ocasiones,

⁴⁶ Véase 5.1.3 *Las tarifas*.

⁴⁷ En Perú es obligado el uniforme escolar en primaria y secundaria tanto para los centros de enseñanza públicos como privados.

⁴⁸ Chándal.

⁴⁹ Jersey.

⁵⁰ Véase 5.1.3 *Las tarifas*.

ninguna de las personas entrevistadas confesó haber realizado esta práctica. De todos modos, fueron bastantes las personas que aseguraron conocerla.

“Algunas veces he visto también de los universitarios. De repente ellos no son pero usan carné de su hermano o de quien será para pagar menos. Por necesidad también lo hacen. Claro que algunos lo harán de vivos pero mayor parte por necesidad” (Alberto, E-XXI)

7.5.4 Salir igualmente a riesgo de quedarse botado⁵¹

Si bien, como hemos visto en los apartados anteriores⁵², la escasa renta familiar comporta en muchas ocasiones una restricción de los desplazamientos, la necesidad de realizar algunas actividades lleva a un número no despreciable de personas a **desplazarse teniendo solo el dinero para sufragar el pasaje de ida** con la esperanza que, de una forma u otra, van a conseguir dinero para pagar el pasaje de regreso.

Esta práctica, bastante extendida entre nuestros informantes, conlleva un riesgo evidente de quedarse botado si por una razón u otra no se ha conseguido el dinero necesario para pagar el pasaje de regreso. A pesar de ello, y a pesar de haberles ocurrido en diversas ocasiones, varias de las personas entrevistadas afirmaron utilizar reiteradamente este sistema para poder realizar actividades, especialmente de carácter laboral, que de otra manera no podrían hacer. Así, la necesidad de obtener ingresos para el sustento del hogar lleva a muchas personas a realizar esta práctica a pesar del riesgo evidente que conlleva.

“Hay veces incluso que uno no tiene el pasaje completo, sale solo con el pasaje para la ida pero no para el regreso. Uno confía en que algo le va a salir y de ahí ya saldrá el pasaje de vuelta. Pero por lo que sea a veces no hay suerte y te quedas botado por ahí. [...] ¿Qué remedio me queda? Mis hijos tienen que comer. Varias

⁵¹ “Tirado”, sin pasaje para la vuelta.

⁵² Véase 7.3 *La renta familiar como condicionante de la movilidad*, 7.4.1 *Pérdida de oportunidades de trabajo y dificultades para buscar empleo*, 7.4.2 *Limitaciones a la formación y a la salud*, 7.4.3 *Debilitamiento de las redes de solidaridad* y 7.4.4 *Privación de las salidas familiares y las actividades culturales y recreativas*.

veces mi esposo llega a la casa con los bolsillos vacíos. Si yo no salgo ¿de qué íbamos a comer? [...] Hay que aventarse sino muchas veces no comeríamos. De repente no te sale nada y te quedas botado pero ¿qué se puede hacer? Hay que arriesgarse. Otras veces saldrá bien” (Daisy, E-XXII)

Como ya se ha comentado en diversas ocasiones⁵³, el mantenimiento de las redes de solidaridad juega un rol muy importante para la población de bajos recursos. Por ello en muchas ocasiones se realizan desplazamientos para visitar a familiares y amigos a pesar de las restricciones económicas que pesan sobre el hogar. En algunas ocasiones estos desplazamientos se realizan sin tener el pasaje completo esperando el apoyo de la persona a la que se va a visitar con el riesgo, eso sí, que ello comporta.

“Un familiar me ha contado hace... una semana pasada que con su hijito que era su cumpleaños, donde su hermana iba dice. Con su pasaje de ida nomás. [...] Total que llegan donde la hermana y no está la hermana. [...] Dice que no sabía que hacer, dice. “Si no hay plata ¿cómo?” Y no estaba la hermana. “¿Y a qué hora regresará?” Total que ella se acuerda, dice, que a diez cuadras vivía una prima que es padrino de su hijito. Dice que fueron caminando diez cuadras y llegaron y no se encontraba el padrino. “No está”, dice. “Ha salido”. Estaba la señora nomás. Bueno, la ha hecho pasar y entonces, ya pues, la ha hecho pasar y conversando. Y ahí dice que ahora... ¿a que hora viene ella? No se atrevía a pedir que la prestara pues para pasaje para regresarse. Pero antes que le diga dice que la madrina dice que le dijo: “toma tus diez soles, tú propina”” (Soledad, E-I)

7.5.5 Otras estrategias

Como se ha visto en los apartados anteriores⁵⁴, las estrategias para superar la dificultad de desplazarse son múltiples y variadas. En dichos apartados se mostraron las estrategias más comunes y más generalizadas. Pero éstas no son las únicas.

⁵³ Véase 2.4.3 *Impactos del transporte colectivo urbano sobre la pobreza: entre la integración y la exclusión social*, 6.1.3 *Ir a visitar a familiares y amigos, por recreación y por otros motivos* y 7.4.3 *Debilitamiento de las redes de solidaridad* y 7.4.4 *Privación de las salidas familiares y las actividades culturales y recreativas*.

⁵⁴ Véase 7.7.1 a 7.7.5.

Existe un abanico mucho más amplio de estrategias que no por ser menos utilizadas son menos importantes.

Otra de las estrategias más frecuentes utilizadas por los habitantes de Juan Pablo II para poder realizar un desplazamiento aun no teniendo dinero para sufragar el coste del pasaje es **prestarse plata**. Este hecho, posible gracias a las redes de solidaridad existentes tejidas por cada miembro o familia de la comunidad, les permite resolver algunas necesidades que de otra forma sería difícil solventar.

“Prestando de un vecino también tiene que ir. (...) Ya cuando recibes tu pago le devuelves su platita lo que te han prestado pues” (Manuel, E-XXIV)

Es muy común, también, entre las personas de bajos recursos **sacrificar elementos como la comodidad y la seguridad** a cambio de una disminución del coste del pasaje. Ello hace que muchas veces tomen carros en malas condiciones que puedan dificultarles el viaje. Pero la oportunidad de ahorrarse algún dinero pasa por encima del riesgo de padecer algún percance.

“Normalmente [el carro] informal es más barato por eso tomamos informal. Pero hay veces nos encontramos en medio camino que la llanta bajó, que la gasolina... Inclusive con todo el pasajero gasolina nos está llenando. Entonces y así un montón cosas. También a veces se malogran, te dejan botado en medio de la pista. Pero que se hace. Como es más barato hay que tomarlo. No siempre te dejan botado tampoco” (Milagros, E-II)

Como se vio en el apartado 7.5.4⁵⁵, no es extraña la situación en la que por diversas y variadas razones una persona pueda verse sin dinero para regresar a su casa. En estas ocasiones, como se ha visto, se usan diferentes estrategias. Una de ellas es **vender**, aunque sea a un coste muy inferior a su precio en el mercado, **algún objeto** que se lleve encima para obtener el dinero necesario para sufragar los costes del pasaje.

⁵⁵ Véase 7.5.4 *Salir a riesgo de quedarse botado*.

“Una vez él tenía un sol dice, pero había sido falso. Entonces pasando por Acho por ahí cobra. “Está falso, bájate”, dijo cobrador. “La plata está falsa”. ¿Qué le quedaba?, dice. Tenía un martillo que llevaba. Tuvo que rematar a un sol para irse. Porque no puedes andar sin plata. Nadie te lleva sin plata. Así me cuenta” (Soledad, E-I)

Una fórmula con ciertas garantías de éxito para poder desplazarse sin pagar pasaje es **mostrar una situación crítica** y confiar bien en la comprensión del cobrador o del chofer y/o en el apoyo de los demás pasajeros. Esta estrategia es muy común entre las mujeres con hijos.

“Una vez me subí al carro que estaba sin pasaje. Iba con mis dos hijitos chiquitos. Y cuando llegó el cobrador le dije que no tenía plata, que por favor no me botara porque él quería botarme. Por suerte mía varias personas que iban en el carro encararon al cobrador diciéndole que como es posible que quiera botar a una mujer con dos niños pequeños, que esto no se hace, que si no tiene corazón. Y al final no le quedó otra que dejarme viajar sin pasaje. A veces tienes que hacer así. Si pasajeros te apoyan, ya, viajas nomás. Pero si no te apoyan no queda más remedio que bajarse. También a veces choferes o cobradores son comprensivos y ya no te botan” (Tania, E-XXVII)

Aunque de difícil ejecución, otra estrategia para no pagar pasaje o pagar menos consiste en intentar **evitar que el cobrador le vea**. Para ello es clave escoger el lugar adecuado y que el carro esté mínimamente lleno.

“Otra es evitar que el cobrador pase por su lado ¿no? Se esconde por ahí, pero es difícil, muy limitado ¿no? El carro tiene que andar lleno y uno debe escoger muy bien el lugar” (Carlos, E-XVI)

Otra estrategia utilizada por las personas de bajos recursos en caso de no tener plata para desplazarse es **esperar a que pase un conocido** que la pueda llevar en su carro sin pagar. Para desarrollar esta estrategia se necesita, en primer lugar, tener algún conocido entre los choferes o cobradores de la línea que se quiera

tomar y, en segundo lugar, tener que esperar hasta que éste pase lo cual puede llevar un largo tiempo de espera.

“Una vez me paso un caso bien colosal. Mi esposo se fue a provincia trabajar y me giraba el dinero para la semana entonces yo voy y justo tenía pasaje de ida y tenía que ir hasta la avenida Abancay. Entonces nomás tomé la 45. Me tenía que ir hasta Abancay al banco y pues mi esposo no había girado ningún dinero. ¿Cómo me regreso yo y mi hijo? Entonces bueno como acá mayormente mi esposo los conoce yo esperaba y esperaba que venga un conocido para decirle lo que me estaba pasando pues no, hasta que esperé una hora y pasó una 17. Me dice paisanita vamos; yo subo y le digo “no estoy con mí pasaje, me ha pasado esto”. “Ah ya paisanita, sube y después me pagas” me dijo. Así me trajo” (Rosa, E-XII)

También es común para rebajar los costes de desplazamiento **tomar un taxi entre varias personas**. El elevado número de taxis que opera en la ciudad, sea de forma legal o no, hace que exista una importante competencia que se traduce en un precio del pasaje relativamente cómodo. Ello hace que, dependiendo del lugar de destino, salga más barato el desplazamiento si se toma el taxi entre varias personas. Esta práctica es bastante utilizada especialmente en el caso de salidas familiares donde se juntan un número relativamente grande de personas que hacen el mismo trayecto.

“Si salimos toda la familia hay veces sale más económico tomar taxi. Yendo todos sale más económico tomar taxi que pagar pasaje” (José, E-VIII)

Como ya se ha señalado, si bien todas estas estrategias facilitan el uso del transporte colectivo y con ello el acceso a los diferentes servicios y oportunidades que ofrece la ciudad no resuelven sustancialmente las restricciones a la movilidad que padecen los sectores de bajos recursos. Si bien les permite acceder de forma temporal o puntual a los espacios donde se concentran la mayor parte de actividades urbanas, ello no garantizará, ni mucho menos, su integración en las dinámicas de la ciudad. Si bien es cierto que mediante estas estrategias se podrá amortiguar la precaria situación en la que viven buena parte de los sectores de

bajos recursos, no es menos verdad que su desarrollo no resolverá la fractura social que azota actualmente a la población limeña.

CAPÍTULO 8

CONCLUSIONES

En este último capítulo se exponen las principales conclusiones a las que se ha llegado mediante la investigación realizada. Dichas conclusiones intentan responder a los objetivos y a las hipótesis planteadas al inicio de este trabajo. La primera de ellas aborda la relación entre la organización funcional del espacio metropolitano y los espacios de vida cotidiana de la población de bajos recursos haciendo especial hincapié en el vínculo que se establece entre la ciudad popular y sus habitantes con las áreas dinámicas de la ciudad localizadas mayormente en el centro de ésta. La segunda conclusión expone los resultados del análisis del transporte colectivo haciendo incidencia en su capacidad de contribuir a la integración de los pobres en las dinámicas de la ciudad y con ello a la cohesión social y territorial de ésta. Finalmente, la tercera conclusión presenta las pautas de movilidad de la población en situación de pobreza partiendo de la constatación que dichas pautas son el resultado de las restricciones a la movilidad que sufren estas personas debido a su situación de pobreza.

8.1 ESPACIOS DE VIDA Y RELACIONES CON EL TERRITORIO

Durante las últimas décadas Lima ha experimentado una profunda transformación espacial y funcional. La ciudad ha crecido rápidamente durante este período superando sus límites tradicionales. La llegada de numerosos contingentes poblacionales procedentes del resto del país, los intereses mercantiles de los grandes propietarios de tierras y la incapacidad o falta de voluntad de las distintas administraciones públicas para planificar este crecimiento ha dado lugar a la ciudad de carácter extenso que conocemos hoy.

Este crecimiento, sin embargo, no ha ido acompañado de una descentralización de las funciones urbanas. Tal como se ha señalado en el capítulo 4, lejos de dispersarse por el territorio metropolitano a medida que éste iba creciendo, la mayor parte de las actividades urbanas han seguido concentradas en el centro de la ciudad. Los tenues procesos de desconcentración de actividades producidos en las

últimas décadas se han desarrollado fundamentalmente en los nuevos espacios centrales de la urbe profundizándose el carácter centralista de la ciudad con el crecimiento de ésta. En este sentido son concluyentes algunos de los datos analizados en los que se constata, por ejemplo, que casi la mitad de los establecimientos industriales y comerciales, más de dos tercios de los puestos de trabajo, cerca del 90% de las galerías y centros comerciales, casi dos terceras partes de los consultorios médicos o cerca del 80% de las academias se concentran en el área central de la ciudad.

De esta forma, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al lugar de residencia hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana. Si antes las funciones vitales de la población estaban concentradas en un espacio relativamente próximo al hogar hoy se encuentran alejadas de éste. En este sentido, se ha pasado de una vida organizada alrededor del espacio local, del espacio de proximidad, a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. El caso de Juan Pablo II ha permitido constatar como el espacio de proximidad ha dejado de ser el espacio vital desbordando éste las fronteras de lo local y ubicándose en un espacio mucho más difuso y disperso. En este sentido, como se expone en el cuarto capítulo, una parte importante de los desplazamientos realizados por los habitantes de Juan Pablo II tiene como destino espacios intermedios localizados en el propio distrito de San Juan de Lurigancho y otros espacios metropolitanos situados en nodos de una alta demanda de servicios como el centro, el área sureste y el área suroeste de la ciudad o con una elevada demanda de mano de obra industrial como el puerto y la zona industrial del Callao y el eje que une este espacio con el centro histórico de la ciudad.

Paralelamente a este proceso de transformación urbana se ha producido un proceso de segregación socio-territorial mediante el cual las clases populares se han concentrado fundamentalmente en las nuevas periferias metropolitanas. Los análisis realizados han permitido constatar que la falta de espacio en lugares cercanos al centro de la ciudad, las malas condiciones de habitabilidad de éstos y los elevados

costes de la vivienda en los espacios centrales ha significado que las personas de bajos ingresos establezcan su residencia allí donde existe espacio suficiente para ello y en condiciones económicas favorables, esto es, en la periferia de la ciudad. De esta forma, como se ha señalado en el capítulo 3, los grupos de menos recursos han sido expulsados de las áreas de centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos periféricos.

Este proceso de segregación social y territorial ha ido acompañado de un profundo proceso de segregación funcional. Así, según se desprende del análisis realizado en el marco de esta investigación en Juan Pablo II, en San Juan de Lurigancho y en otros espacios de la ciudad popular, todavía hoy, la mayor parte de estos nuevos espacios tienen un carácter fundamentalmente residencial. Si bien es cierto que a medida que se van consolidando van adquiriendo cada vez más funciones urbanas, en la mayor parte de los casos distan mucho de poder ser considerados espacios complejos con diversidad funcional. Fruto de ello, en la actualidad la mayor parte de los sectores populares urbanos residen en espacios periféricos de la ciudad que como Juan Pablo II están infradotados de los servicios básicos y donde existen muy escasas oportunidades laborales y de otra índole.

Esta segregación funcional y socio-territorial, tal como se desprende de las entrevistas realizadas para el desarrollo de esta investigación, ha dado lugar al establecimiento de un estrecho vínculo entre la ciudad popular y los centros de actividad de la urbe. Lejos de entenderse como un espacio cerrado y segregado con una dinámica interna propia, la ciudad popular mantiene una relación intensa con el resto de la metrópoli, especialmente con el área central de ésta. Prueba de ello son la multiplicidad de desplazamientos que realizan los habitantes de Juan Pablo II hacia otros espacios de la metrópoli. Sin embargo, esta vinculación no se ha desarrollado en condiciones de igualdad sino de dependencia. La concentración de funciones, actividades y oportunidades en el centro de la urbe ha hecho que los habitantes de la ciudad popular dependan en gran medida del centro de ésta para desarrollar sus actividades cotidianas.

La ubicación de la mayor parte de funciones y actividades urbanas en el área central de la ciudad subrayada en el capítulo cuarto, obliga a los sectores populares a realizar lejos del espacio local una parte importante de sus actividades cotidianas. Así, tal como constataron las personas entrevistadas en Juan Pablo II, la vida cotidiana de importantes sectores de la población de bajos recursos residente en las áreas periféricas de la ciudad se desarrolla en los espacios centrales de ésta. Si bien es cierto que algunas actividades cotidianas pueden desarrollarse fundamentalmente en el espacio de proximidad, la mayor parte de éstas deben realizarse fuera de este espacio. Asimismo, los sectores populares también realizan actividades en un espacio intermedio a caballo entre los anteriores.

Los desplazamientos dentro del área de residencia tienen un carácter fundamentalmente reproductivo mientras que los realizados fuera de éste se inscriben en el ámbito productivo. Es por ello que en todos los casos analizados mediante entrevistas en profundidad se constata que por lo menos uno de los miembros del hogar se desplaza al espacio metropolitano para realizar una parte importante de sus quehaceres cotidianos.

8.2 EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO INSTRUMENTO DE INTEGRACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

En este contexto de segregación socio-territorial y de desigualdad en la disposición de los servicios y las actividades la movilidad deviene un importante elemento articulador de la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza en tanto que permite romper las barreras que esta segregación impone. Dado que la mayor parte de las oportunidades laborales y los servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades cotidianas se encuentran lejos de sus lugares de residencia, la población de bajos recursos se ve obligada a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para desarrollar su vida cotidiana.

Así, como se desprende del análisis expuesto en el capítulo 6, para los sectores de bajos recursos los desplazamientos se erigen como el criterio estructurador de la vida cotidiana. El acceso a los servicios y a las oportunidades que ofrece la ciudad solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos especialmente de carácter metropolitano. En este sentido, el desarrollo de una vida organizada fundamentalmente fuera del espacio local solo será posible mediante la integración de la movilidad en la vida cotidiana. Tal como señalan las personas entrevistadas para la realización de esta investigación, las posibilidades de desplazamiento facilitarán a los sectores populares integrarse en las dinámicas de la ciudad no restringiendo su vida cotidiana a sus espacios residenciales o de proximidad.

Como se desprende de los informes consultados y del análisis realizado en el capítulo sexto, dada la imposibilidad de realizar a pie o en automóvil la mayor parte los desplazamientos que deben realizar para desarrollar sus actividades cotidianas, los sectores populares resuelven sus necesidades de movilidad hacia los espacios donde se concentran la mayor parte de funciones y actividades urbanas fundamentalmente en transporte colectivo. Tal como señalan los propios informantes, las largas distancias que deben recorrer así como el elevado coste del transporte privado hace que el transporte colectivo devenga prácticamente la única posibilidad de desplazamiento de las personas en situación de pobreza para acceder a los servicios y las oportunidades localizados fuera del espacio de proximidad.

De esta forma, para las personas en situación de pobreza el acceso tanto a los espacios tradicionales de la urbe como a los nuevos nodos surgidos a partir de la década de los noventa solo será posible si existe un sistema de transporte colectivo que facilite su acceso a los diferentes espacios de la ciudad. De este sistema dependerá, en buena medida, la posibilidad de llegar a dichos espacios y de realizar encuentros plurisociales que les permitan acceder y aprovechar las oportunidades que se les ofrezcan y que les permitan, en suma, integrarse en las dinámicas de la ciudad.

El actual sistema de transporte colectivo de Lima suele ser tildado de ineficiente por parte de buena parte de la clase política, de las autoridades competentes, de los colectivos profesionales vinculados a él e incluso de los propios usuarios. Análisis realizados desde una óptica económica, tecnológica y ambiental coinciden no solo en señalar las deficiencias del sistema sino en situarlo como uno de los generadores de los problemas que sufre la ciudad. Sin embargo, el análisis realizado desde una perspectiva social desarrollado en el marco de esta investigación ha mostrado como dicho sistema tiene importantes elementos de eficiencia para los sectores populares que facilitan la resolución de sus necesidades de desplazamiento.

El primero de los elementos de eficiencia social de dicho sistema de transporte se establece, en primer lugar, en base a su cobertura territorial. La liberalización del sector a principios de la década de 1990 supuso un incremento de grandes proporciones del parque móvil dedicado al transporte colectivo lo que significó, a su vez, la proliferación de rutas de transporte por toda la ciudad. Tal como se desprende del análisis realizado en el marco de la realización de esta investigación en los municipios de Comas, San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres, Santa Anita y el propio Juan Pablo II, la elevada demanda de este servicio por parte de las clases populares ha dado lugar a una extensión de las rutas de transporte con cada nueva urbanización. De esta forma, prácticamente todo el territorio metropolitano está cubierto por el transporte colectivo.

Un segundo elemento de eficiencia social del transporte colectivo es el establecido en base a su amplitud horaria. Si bien no están regulados y pueden ser oscilantes, los horarios de las distintas rutas de transporte suelen adaptarse a las necesidades de los usuarios. En el caso de Juan Pablo II el servicio de transporte colectivo se realiza ininterrumpidamente las veinticuatro horas del día. Las rutas 17 y 45-B prestan su servicio especialmente durante el día iniciando su actividad entre las cuatro y las seis de la mañana y retirándose entre las once de la noche y la una de la madrugada. A esta oferta de transporte se le suman los taxis colectivos y mototaxis que complementan el servicio prestado por los primeros. En horario estrictamente nocturno, el servicio hacia las principales arterias del distrito y de la

ciudad no se interrumpe gracias al servicio que prestan los taxis colectivos. Si bien la frecuencia de paso de estas unidades disminuye considerablemente el acceso hacia la ruta troncal más cercana está garantizado.

El tercer elemento de eficiencia del transporte colectivo es el establecido en base a la frecuencia de paso. En este sentido, la mayor parte de las rutas de Lima Metropolitana tiene frecuencias de paso por debajo de los cinco minutos siendo menor de tres en casi la mitad de ellas. En el caso de Juan Pablo II las frecuencias de paso oscilan entre los siete y ocho minutos de las rutas de transporte colectivo y el servicio prácticamente inmediato tanto de taxis colectivos como de mototaxis. Ésta frecuencia se reduce todavía más en las arterias y en las vías troncales y arteriales de la ciudad dada la multiplicidad de oferta para un mismo recorrido. Ello permite a los usuarios minimizar el tiempo de espera disminuyendo en gran medida el tiempo total de desplazamiento.

Estos elementos de eficiencia se ven reforzados por otros mecanismos: por un lado, por la presencia de un amplio sector informal, que puede llegar a representar el 60% de la oferta, que presta su servicio principalmente en los espacios con menor demanda donde se ubican los sectores populares de menores rentas; por otro lado, por la (des)ubicación de los “paraderos” a lo largo de todas las vías por donde circulan las distintas rutas reduciendo el tiempo de acceso al propio “paradero” o al lugar de destino; en tercer lugar, por la gran cantidad de rutas que circulan por la ciudad, cerca de 1.500, que posibilitan un elevado volumen de intercambios de ruta lo que permite, a su vez, mediante trasbordos, acceder a prácticamente todos los espacios de la ciudad; y, finalmente, porque el sistema de transporte colectivo se complementa con otras formas de transporte tales como los taxis colectivos, los moto-taxis y los bici-taxis que como se ha observado en Juan Pablo II incrementan la cobertura territorial y la amplitud horaria especialmente de las zonas de mayor pobreza.

De esta forma, como se ha constatado en el trabajo de entrevistas realizado en Juan Pablo II en el marco de esta investigación, el transporte colectivo de Lima se

establece como un importante instrumento de promoción de la inclusión social de los colectivos urbanos en situación de pobreza. La existencia de este sistema de transporte colectivo mejora la accesibilidad y la movilidad urbanas permitiendo el acceso de los más pobres a las oportunidades y a los servicios sociales reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social.

Ya sea de una forma consciente o inconsciente, la percepción de las personas en situación de pobreza que se han entrevistado es que la amplia oferta de transporte colectivo de la ciudad les permite salir del espacio local, acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad e integrarse en sus dinámicas urbanas. El análisis realizado en el área estudiada ha permitido constatar que la presencia de un sistema de transporte colectivo con importantes elementos de eficiencia social facilita a los sectores populares la realización de los desplazamientos que requieren para sobrevivir en una metrópolis donde su organización funcional obliga a sus ciudadanos a desplazarse constantemente a espacios lejanos a su lugar de residencia, donde su espacio vital es mucho más amplio que su espacio residencial.

Asimismo, del análisis realizado se deduce que el sistema de transporte colectivo de Lima facilita los contactos sociales y la articulación territorial posibilitando en buena medida el acceso de las clases populares a los diferentes sectores de la ciudad. Ello, según su propia percepción, les permite el aprovechamiento de oportunidades de las que de otra forma no se podrían beneficiar lo cual redundaría en las posibilidades de integración de los sectores populares en las dinámicas de la ciudad. Es por ello que el transporte colectivo es visto por las personas en situación de pobreza como un elemento de inclusión e integración social. La percepción común es que el transporte colectivo les facilita el desarrollo de sus actividades cotidianas permitiéndoles no solo la posibilidad de subsistir sino, y sobre todo, de progresar económica y socialmente.

Si bien el sistema de transporte colectivo por si mismo no resuelve las situaciones de pobreza y exclusión social en la que se encuentran buena parte de los habitantes de Lima, atenúa los procesos de segregación social y territorial contribuyendo a la

cohesión social y territorial de la población y el espacio metropolitanos. En este sentido, dicho sistema deviene una pieza principal del entramado urbano sin la cual los sectores populares verían incrementada su segregación social y espacial. El transporte colectivo de Lima desarrolla un papel integrador y cohesionador que contribuye a atenuar la segregación y la desigualdad provocados por la implementación del modelo económico de corte neoliberal.

8.3 MOVILIDAD Y POBREZA: LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE COMO FACTOR DE EXCLUSIÓN

El análisis realizado en Juan Pablo II con métodos de investigación de carácter cualitativo ha permitido corroborar que, al igual que en otras ciudades del continente latinoamericano, el nivel de renta es una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los sectores populares. Para las familias de rentas bajas los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento siendo en muchas ocasiones un determinante de éstas.

Como ya se ha anotado, con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas. En este contexto, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependen, fundamentalmente, de su capacidad para sufragar el coste de dichos desplazamientos. En este sentido, el nivel de renta se erige como una de las principales variables que condicionan las posibilidades de desplazamiento de los sectores de rentas bajas estableciéndose una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta última un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

Tal como se ha señalado en el capítulo quinto, igual que en otras ciudades de América Latina las políticas de transporte desarrolladas en Lima durante las últimas décadas, consistentes fundamentalmente en la promoción de la movilidad individual y en la liberalización del transporte colectivo, han tendido a potenciar el transporte privado invirtiendo en él grandes insumos y a abandonar la regulación, la gestión y, sobre todo, el subsidio del transporte colectivo obligando a las empresas prestadoras del servicio a internalizar todos los costes de operación. En este contexto, el sector del transporte ha tendido a incrementar progresivamente las tarifas para hacer frente a los costes de explotación del servicio.

Estas situaciones de subidas de precio periódicas, el último episodio de las cuales tuvo lugar mientras se desarrollaba el trabajo de campo de esta investigación y supuso unos incrementos de las tarifas superiores al 20%, han desembocado en un escenario donde el precio de los pasajes del transporte colectivo resulta incompatible con la capacidad de pago de aquellos que lo necesitan. En muchas ocasiones, según se desprende de las entrevistas realizadas en Juan Pablo II, las tarifas de transporte colectivo aparecen desproporcionadas respecto a los ingresos que percibe la población en situación de pobreza lo que para muchas personas de bajos recursos significa que el transporte colectivo deja de ser asequible o constituye una carga económica muy importante.

Para los grupos sociales de menores ingresos el valor de la tarifa de transporte público urbano constituye un factor importante en el presupuesto familiar. Tal como señalan las personas entrevistadas para este trabajo, los miembros de hogares pobres suelen destinar importantes porcentajes de sus presupuestos familiares a los desplazamientos siendo uno de los principales ítems de los gastos de dichas familias.

Paradójicamente, pese a la elevada oferta de transporte colectivo que existe en Lima, buena parte de las personas en situación de pobreza tiene dificultades para desplazarse. Esta dificultad viene dada, fundamentalmente, por los bajos ingresos del hogar. Tal como se expone en el capítulo siete, la necesidad de cubrir otras

necesidades básicas como la vivienda, la alimentación o la formación de los hijos implica no poder destinar a desplazamientos todos los recursos que serían necesarios para poder realizar sus actividades cotidianas. En este sentido, en la mayor parte de los hogares de Juan Pablo II las rentas de que disponen son insuficientes para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los distintos miembros de la familia.

La necesidad de desplazarse para salir del espacio residencial y la elevada carga que suponen los gastos de desplazamiento para dichas familias hace que el coste del transporte sea considerado un elemento de suma importancia en la toma de decisiones ya sea de carácter cotidiano o de mayor calibre. Los escasos recursos económicos con que cuentan las personas que viven en situación de pobreza hacen que el coste del transporte esté presente en todos los procesos de toma de decisión que requieran de un desplazamiento. De esta forma, según señalan las personas entrevistadas, cualquier decisión de la vida cotidiana se verá supeditada a la posibilidad que se tenga de sufragar el coste del pasaje hasta el lugar donde se realiza la actividad que se desea realizar.

Dado que las escasas funciones urbanas presentes en los espacios residenciales de los sectores populares señaladas en el capítulo cuarto obligan a las personas que allí residen a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad para realizar la mayor parte de sus actividades cotidianas, el coste del transporte será un elemento que condicionará sus posibilidades de acceso a los servicios, las actividades y las oportunidades que ofrece la ciudad comprometiendo sus posibilidades de superar la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

En este sentido, si bien, como ya se ha señalado, el transporte colectivo representa un importante elemento de inclusión social para la población en situación de pobreza, los elevados costes derivados de su uso cotidiano constituyen un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano. Los altos costes de desplazamiento ponen en dificultades a esta población entorpeciendo sus estrategias de supervivencia en tanto

que les obstaculizan tanto el acceso a las oportunidades de trabajo como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana. En este sentido son recurrentes los comentarios de los habitantes de Juan Pablo II entrevistados para este trabajo haciendo referencia a situaciones múltiples donde la falta de recursos económicos dificultaba o impedía realizar una parte importante de las actividades cotidianas. Según cuentan ellas mismas, dichas dificultades de accesibilidad y movilidad suponen para la población pobre un grave problema a su salida de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

Para las poblaciones pobres urbanas estos elevados costes del transporte significan una reducción de sus posibilidades de desplazamiento en medios de transporte motorizados. El análisis desarrollado en el capítulo 7 ha permitido observar que la incapacidad de hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento conlleva una restricción de sus posibilidades de movilidad. Debido a la escasez de dinero para el transporte los pobres se ven obligados a restringir sus desplazamientos lo cual les supone un freno a las ya mermadas posibilidades de inclusión social. En este sentido, según se desprende de las entrevistas realizadas, buena parte de los habitantes de la ciudad popular no pueden usar el transporte colectivo de forma regular por absoluta imposibilidad de pagar la tarifa lo que impide que estas personas puedan ejercer plenamente su derecho a la movilidad.

Entre los principales problemas de movilidad de la población de rentas bajas están los desplazamientos para el trabajo y para buscar empleo, el acceso a los centros educativos o a los equipamientos de salud, las visitas a familiares y amigos y las salidas familiares o para realizar actividades de carácter cultural o recreativo.

Así, la necesidad de realizar varios desplazamientos de forma cotidiana y de tomar varios carros para llegar a destino, obstaculizan el acceso a las oportunidades de trabajo y su incorporación al mercado laboral. En algunas ocasiones, tal como cuentan los propios afectados, las restricciones a la movilidad pueden llegar a significar un importante ausentismo laboral y hasta la renuncia a empleos cuyos sueldos no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado requerido.

En este sentido son frecuentes los relatos en los que las personas entrevistadas explican situaciones vividas en las que han perdido trabajos por no poder llegar a ellos o han tenido que rechazar ofertas laborales que podían suponer una mejora de su situación económica debido al incremento del coste del pasaje que significaba el nuevo empleo.

Los más pobres también enfrentan serias dificultades en el momento de buscar empleo, algo muy habitual entre una población que trabaja normalmente en el sector informal de la economía y en condiciones de alta precariedad y temporalidad. En este sentido, son frecuentes los casos en los que los desempleados dejan de buscar empleo debido a la falta de dinero para costearse los gastos de desplazamiento.

Por otro lado, si bien es cierto que la expansión de los servicios educativos y médicos básicos a las áreas periféricas de la ciudad en los últimos años ha significado una disminución de las dificultades de acceso a éstos debido a la reducción de la distancia entre dichos servicios y los hogares de la población de bajos recursos, los problemas de movilidad y accesibilidad todavía persisten en el caso de estudios medios y superiores y en el caso de la atención médica especializada en tanto que los centros que ofrecen dichos servicios suelen estar localizados en espacios alejados de los lugares de residencia de la población. En este sentido son frecuentes los relatos de personas que bien no pudieron atenderse en un momento puntual o que tuvieron que suspender un tratamiento debido a las dificultades de acceder al centro médico que le atendía.

Asimismo, según se desprende de las entrevistas realizadas, buena parte de las personas en situación de pobreza no pueden visitar a sus familiares y amigos a pesar de existir la oferta de transporte colectivo necesaria para llegar al lugar de destino. Los escasos recursos con los que cuentan deben destinarlos a cubrir otras necesidades de primer orden por lo que estas visitas quedan siempre relegadas, especialmente en aquellos casos en que se requiera de un desplazamiento que suponga un elevado coste en pasajes. Esta restricción dificulta o impide el

establecimiento de relaciones de confianza que permitan desarrollar estrategias de solidaridad que les permitan recibir apoyo en momentos de necesidad y superar situaciones de especial dificultad.

Los habitantes de Juan Pablo II señalaron también la existencia de dificultades para realizar salidas familiares o actividades culturales y recreativas. A pesar de cumplir una función social de gran importancia su carácter no inmediato hace que en la mayor parte de los hogares estas actividades queden relegadas al último lugar.

Estos problemas de desplazamiento dificultan a las personas de bajas rentas salir del círculo vicioso de la pobreza. Así, la falta de recursos económicos les impide desplazarse con regularidad a los lugares de la ciudad donde se concentran la mayor parte de actividades limitando su espacio vital a las periferias urbanas donde existen pocas oportunidades para realizar actividades que permitan superar la situación de pobreza y exclusión social en la que están inmersos. De esta manera, las limitaciones para desplazarse fuera de los lugares de residencia no solo impiden la superación de la situación de pobreza sino que, además, puede incrementarla. Este hecho cobra especial gravedad entre los sectores populares en tanto que se trata de personas que no solo tienen dificultades para cubrir sus necesidades básicas sino que además soportan importantes formas de exclusión social precisamente por su condición económica.

Las dificultades de desplazamiento de las personas en situación de pobreza hacen que la mayor parte de los desplazamientos realizados por este grupo social sean por motivos laborales o educativos minimizando los viajes para satisfacer otras necesidades cotidianas tales como ocio, salud o visitas a amigos y familiares. Según se desprende de las entrevistas realizadas, si bien los sectores populares tienen los mismos motivos que el resto de estratos socioeconómicos para desplazarse, las restricciones impuestas por su nivel de ingresos hacen que prioricen los desplazamientos de carácter productivo sobre los de carácter reproductivo.

Además de restringir las posibilidades de desplazamiento, los bajos ingresos de la población en situación de pobreza condicionarán sus pautas de movilidad. Así, tanto el uso de los diferentes medios de transporte como las dinámicas de desplazamiento o los tiempos de viaje tendrán una fuerte relación con esta situación. De esta forma, según señalan las personas entrevistadas en Juan Pablo II, los familiares que deban desplazarse escogerán la forma de hacerlo fundamentalmente en base al coste que ello suponga. De esta manera, a nivel general se priorizarán los desplazamientos a pie seguidos de los realizados en transporte colectivo siendo muy reducidos los viajes en medios de transporte privados tales como automóviles, taxis o mototaxis. Su uso vendrá determinado fundamentalmente por la distancia a recorrer, por la oferta de cada uno de estos modos de desplazamiento y, en última instancia, por el coste de éste.

Además de inclinarlos a realizar importantes desplazamientos a pie o a usar los diferentes medios de transporte colectivo, esta situación de precariedad también los induce a minimizar los transbordos con el objetivo de reducir los costes de transporte. Sin embargo, en buena parte de los casos deberán realizar uno o más transbordos para acceder al lugar de destino. Debido a que esta necesidad de realizar transbordos gravita fuertemente en las economías hogareñas de las familias pobres, siempre que sea posible alguna de las etapas del desplazamiento, normalmente la primera o la última pero también alguna intermedia, será realizada a pie.

Asimismo, la necesidad de reducir los gastos en transporte, dificulta a los habitantes de Juan Pablo II la realización de viajes complejos, esto es, de desplazamientos con múltiples motivos, destinos y medios de transporte que requieren la necesidad de realizar diversos transbordos. Así, los movimientos pendulares, caracterizados por la ida al destino y la vuelta a casa sin paradas intermedias serán los predominantes entre la población de rentas bajas aunque ello suponga dejar de realizar algún tipo de actividad.

Según se desprende de los relatos de las personas entrevistadas, la situación de pobreza también incide en los tiempos de desplazamiento. Dado que dicha variable depende en gran medida de factores como la distancia entre el lugar de residencia y el espacio donde se desarrollan las actividades cotidianas, y del modo de transporte utilizado, y dado que, como se ha visto, la pobreza condiciona estos factores, el tiempo de desplazamiento de las personas en situación de pobreza tiene características particulares que lo diferencian del que emplean las personas que no se encuentran en esta situación. En este sentido, las personas entrevistadas han indicado tiempos de viaje bastante variados en sus desplazamientos. Ello se debe fundamentalmente a la distancia que separa el origen del destino del desplazamiento. Los desplazamientos dentro del espacio de proximidad, si bien se realizan básicamente a pie, suelen ser de corta duración. Sin embargo, los desplazamientos a largas distancias son realizados esencialmente en transporte colectivo, muchas veces realizando trasbordos y/o incluyendo largas caminatas en alguna de las etapas del desplazamiento lo que supone elevados tiempos de desplazamiento.

La importancia que supone el transporte colectivo como elemento de inclusión social hace que las personas en situación de pobreza utilicen ya sea de forma cotidiana o esporádicamente diferentes estrategias para tratar de reducir sus costes de desplazamiento. De los relatos escuchados se extrae que la necesidad de realizar sus actividades cotidianas sin tener los recursos necesarios para acceder a los lugares donde éstas se desarrollan las lleva a desarrollar prácticas dirigidas a minimizar las consecuencias derivadas de sus restricciones de movilidad.

Una de las estrategias más utilizadas por los sectores de bajos recursos para no renunciar al desplazamiento aún no teniendo dinero para sufragar el coste de éste es reducir los desplazamientos primando aquellos que consideran más importantes y sacrificando los considerados menos trascendentales. Una práctica habitual en este sentido es quedarse a dormir en el trabajo regresando al hogar solo una vez por semana. Esta práctica, según cuentan los propios entrevistados, es propia de los varones adultos cuyo rol es fundamentalmente el de sustentador económico del

hogar. Otra de las opciones más recurrentes es sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie ya sea la totalidad del trayecto o una parte de él. En este sentido, según señalan los propios entrevistados, son frecuentes las caminatas desde el hogar hasta el Paradero Diez o a la inversa para ahorrarse el pago de los 50 céntimos del pasaje de los taxis colectivos. Existe, asimismo, otro conjunto de estrategias que consiste en desplazarse en transporte colectivo pagando una tarifa por debajo de la estipulada mediante la utilización de prácticas que bien pueden ser consensuadas o toleradas por los propios operadores u otras que rayan la ilegalidad. Los relatos de experiencias de este tipo entre los habitantes de Juan Pablo II han sido múltiples y variadas aunque en muchas ocasiones coincidentes entre si. De igual manera, según señalaron los propios entrevistados, para superar las dificultades de movilidad en momentos temporales las personas en situación de pobreza suelen aventarse solo con dinero para el pasaje de ida aún a riesgo de no poder regresar por no tener pasaje para la vuelta.

Además de las señaladas, los sectores de bajos recursos utilizan otro sinfín de estrategias para poder acceder a los espacios donde se desarrollan sus actividades cotidianas. La práctica de todas estas estrategias como un recurso para hacer frente a los altos costes en transporte que debe sufragar la población en situación de pobreza pone de manifiesto, en primer lugar, la imperiosa necesidad que este colectivo tiene de desplazarse a largas distancias para desarrollar sus actividades cotidianas y, en segundo término, la importancia que el transporte colectivo tiene como elemento de inclusión y, en consecuencia, de reducción de la situación de pobreza y exclusión social. En este sentido, el empleo de estas estrategias, ni que sea solamente en momentos puntuales o en situaciones temporales, facilita el uso del transporte colectivo lo que permite a las personas en situación de pobreza acceder a los diferentes servicios y oportunidades que ofrece la ciudad permitiéndoles, ni que sea de una forma muy precaria, unos mínimos niveles de integración en las dinámicas de la ciudad. De esta forma, si bien no se resuelve el problema de la pobreza que padece este sector social por lo menos se atenúa la fractura social que azota a la población limeña.

La realización de esta investigación, finalmente, ha permitido detectar que, si bien a grandes rasgos en la ciudad de Lima se reproducen las mismas relaciones entre movilidad, pobreza y exclusión social que en el resto de ciudades del contexto latinoamericano, existen algunas especificidades para el caso limeño. Mientras los estudios realizados en las ciudades del resto del continente denotaban altos grados de exclusión en aquellas personas en situación de pobreza, del trabajo realizado en Lima se extrae que si bien este hecho también se reproduce en la ciudad estudiada la presencia de una oferta de transporte colectivo con importantes elementos de eficiencia social atenúa la virulencia de los procesos de exclusión social.

BIBLIOGRAFÍA

- AATE (2001). *Sistema de transporte masivo de Lima y Callao. Planteamiento conceptual y propuesta*. Lima: Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico. [Documento científico-técnico restringido].
- ABANTO, J. (2004). *San Juan de Lurigancho: espacio, tiempo y proceso de fundación de uno de los distritos más poblados de Lima*. [Documento científico-técnico restringido].
- ADRIANZÉN, A. & PEDRAGLIO, S. (1996) "Gobierno de Lima: algunas reflexiones y propuestas". *Socialismo y participación*, núm. 75, p. 23-33.
- AGUILAR, A. G. (2002). "Las mega-ciudades y las periferias expandidas". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 121-149. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500007&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- AGUILAR, GAVIRIA & LAPARRA (1995). "Exclusión social y políticas de integración en la Comunidad de Madrid". *Economía y Sociedad*, núm. 12, p. 217-232.
- ALIANZA SOCIAL CONTINENTAL (1999). "Globalización, pobreza y exclusión social". *ALAI, America Latina em Movimento* [Revista electrónica], núm. 299. [Online: <http://alainet.org/docs/495.html>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- ALONSO, L. E. (1998). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Fundamentos (Col. Ciencia, núm 218).
- ALT, M. N. (1991). *Does access to jobs affect employment rates and incomes of inner-city residents?*. San Francisco: Earth Island Institute.
- ALTERNATIVA (2004). "Lima: rol y dinámicas de la ciudad". Pontificia Universidad Católica del Perú. *Seminario Ciudad entre lecturas y desafíos. Lima 18 de Noviembre de 2004*. Lima. [Presentación Visual].
- ALVARADO, B. & CHON, E. (2002). *Aproximación a la pobreza de la ciudad de Lima. Informe de Consultoría*. Lima: Banco Mundial. [Online: http://www.cipotato.org/urbanharvest/documents/pobreza_Lima.pdf]. [Consulta: 13 Abril 2004].
- ALLPORT, R. (2000). "Transport services for the urban poor". The Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF). *Infrastructure for Development: Private Solutions and the Poor*. London 31 May – 2 June. [Online: <http://www.ppiaf.org/conference/section3-paper4.pdf>]. [Consulta: 14 Mayo 2004].
- ANDRADE, T. A. (2000). *Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e dermis serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento familiar. Relatório Final*. Brasília. [Documento científico-técnico restringido].
- ANTC (2004). *Transporte y el alivio de la pobreza*. Washington: Surface Transportation Policy Project. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.antc.net/español/pobreza.asp>]. [Consulta: 20 mayo 2004].

- APOYO (2001). *Perfiles zonales de Lima Metropolitana 2000*. Lima: Apoyo Opinión y Mercado S.A.
- APOYO (2002). *Perfil del adolescente y del joven*. Lima: Apoyo Opinión y Mercado S.A.
- APOYO (2003a). "Estadística poblacional". *Marketing Data. Información Gerencial de Marketing* [Revista electrónica], Año 3, núm. 1. [Online: <http://www.andaperu.org/images/MKT%20Data%20Estad%EDstica%20Poblacional%202003.PDF>]. [Consulta: 14 Abril 2004].
- APOYO (2003b). *Niveles socioeconómicos Perú 2003*. Lima: Apoyo Opinión y Mercado S.A.
- APOYO (2004). *Perfiles zonales de Lima Metropolitana*. Lima: Apoyo Opinión y Mercado S.A.
- APOYO (2005). *Mapas con información de Niveles socioeconómicos (MAPINSE)*. [World Wide Web: <http://www.apoyo.com/tienda/mapinse.asp>]. [Consulta: 2 Agosto 2005].
- ARANA, M. (2001). "El derecho a la ciudad". *ALAI, America Latina em Movimento* [Revista electrónica], núm. 334. [Online: http://alainet.org/active/show_text_en.php3?key=1302]. [Consulta: 20 Enero 2004].
- ARROYO, E. (1994). *El centro de Lima: uso social del espacio*. Lima: Fundación Friedrich Ebert.
- AVELLANEDA, P. (2002). *El model de mobilitat urbana basat en el transport col·lectiu. El cas de Lima Metropolitana*. Tesis de Máster. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona.
- AVELLANEDA, P. (2004). "Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* [Barcelona], núm. 57, p. 33-55.
- AVELLANEDA, P. (2005). "El Futuro del Transporte Público en Lima Metropolitana: ¿Hacia la cohesión o la fragmentación social?". *Rideal. III Seminario RIDEAL. Transformaciones metropolitanas en Europa y América Latina: ¿hacia un modelo único?* (Toulouse, 1 y 2 de Diciembre 2005). [Presentación visual]. [Online: <http://www.ietcat.org/htmls04/cat/jornades/rideal/ponencias/Avellaneda-UAB-TECNOLOG-TRANSP-REDES.ppt>]. [Consulta: 3 Febrero 2006].
- ÁVILA, J. (2003). "Globalización y nuevas cartografías de la segregación urbana en Lima metropolitana". *Debates en Sociología*, núm. 28, p. 53-76.
- ÁVILA GOMIDE, A. (1997) → ver cap. 2 p. 67
- ÁVILA GOMIDE, A. (2003). *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. [Documento científico-técnico restringido].
- AZCUETA, M. (2001). *20 años de democracia municipal en el Perú. Nuevos retos*. Lima: Escuela Mayor de Gestión Municipal.

- BAHLLA, A. S. & LAPEYRE, F. (eds.) (1999). *Poverty and exclusion in a global word*. 2ª ed. New York: Palgrave MacMillan.
- BÄHR, J. & KLUCKMANN, G. (1986). "Diferenciación socio-espacial en las zonas de vivienda de las clases sociales bajas en las metrópolis latinoamericanas. El caso de Lima." *Desarrollo demográfico, migraciones y urbanización en América Latina*. Kiel: Kiel.
- BÄHR, J. & MERTINS, G. (1995). *Die latinamerikanische gross-stadt. Verstädterungsprozesse und stadtstrukturen*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- BAKEMAN, R. & GOTTMAN, J. M. (1986). *Observing interaction. An introduction to sequential analysis*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BANCO MUNDIAL (1999). *Futura estrategia del Banco Mundial para el transporte urbano*. [Traducción de un documento interno del Banco Mundial distribuido a los participantes del X Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (Caracas, Diciembre de 1999)]. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: [http://wbln0018.worldbank.org/transport/utsr.nsf/983646ef97401e138525685c005f124a/064e93b2f94ef96385256879007998eb/\\$FILE/UTSconcept-sp.pdf](http://wbln0018.worldbank.org/transport/utsr.nsf/983646ef97401e138525685c005f124a/064e93b2f94ef96385256879007998eb/$FILE/UTSconcept-sp.pdf)]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- BANCO MUNDIAL (2000). *Informe sobre el desarrollo mundial 2000/2001. Lucha contra la pobreza. Panorama general*. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/infordesmundial.htm>]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- BARREDA & RAMÍREZ CORZO (2004). "Lima: consolidación y expansión de una ciudad popular". En: VV.AA.. *Las ciudades en el Perú*. Lima: DESCO (Perú Hoy), p. 199-218.
- BARRIOS, S. (2001). "Áreas metropolitanas: ¿Qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas Metropolitana". *EURE (Santiago)*, vol. XXVII, núm. 80, p. 59- 86.
- BARRIOS, S. (2003) "La Caracas metropolitana, de la ciudad compacta a la metrópoli de metrópolis" En: INSTITUT CATALÀ DE COOPERACIÓ IBEROAMERICANA (ICCI), INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) & INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES DE CHILE DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE (PUCCH) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina. Actas del Seminario Internacional celebrado en Barcelona el 4, 5 y 6 de Junio de 2002*. Barcelona: IET-ICCI-PUCCH.
- BARTER, P. A. (1999). "Transport and urban poverty in Asia: a brief introduction to the key issues". *Regional development dialogue/United Nations Center of Regional Development*, núm. 20, p. 143-163.
- BASSAND, M. (2001). "Les six paramètres de la métropolisation". *Cahiers de la métropolisation*, p. 136-139.

- BECERRIL-PADUA, M. (2000). "Policentrismo en las ciudades latinoamericanas. El caso de Santiago de Chile". *Theomai*, núm. 001. [Online: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/124/12400108.pdf>]. [Consulta: 25 Mayo 2004].
- BELLET, C. & LLOP, J. M. (1999). *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Lleida: Artis.
- BELLET, C. & LLOP, J. M. (ed.) (2000). *Ciudades intermedias, urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Milenio.
- BELLET, C. & LLOP, J. M. (2002) "Las líneas de trabajo del programa UIA-CIMES: ciudades intermedias y urbanización mundial" *Revista de la CEPAL, Serie Medio ambiente y desarrollo*, núm. 17, [Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible], p. 33-47.
- BENEVOLO, L. (2000). *Histoire de la ville*. 8ª ed. París: Parenthèses.
- BERICAT ALASTUEY, E. (2005). "Sedentarismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 13-20. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 14 Marzo 2006].
- BESSIS, S. (1995). "De la exclusión social a la cohesión social. Síntesis del Coloquio de Roskilde, 2 a 4 de marzo de 1995, Universidad de Roskilde". Management of Social Transformations (MOST). Coloquio de Roskilde, 2 a 4 de marzo de 1995. Roskilde: "Gestión de las Transformaciones Sociales" (MOST), UNESCO; Instituto Internacional de Estudios Sociales, OIT; Organización Mundial de la Salud; Comisión de la Comunidades Europeas, DG-XII Ciencia, Investigación y Desarrollo; ORSTOM – Instituto Francés de Investigación Científica Para el Desarrollo en Cooperación; Universidad de Roskilde, Departamento de Medio Ambiente, Tecnología y Estudios Sociales. [Online: <http://www.unesco.org/most/bessspa.htm>]. [Consulta: 7 Febrero 2003].
- BID (2003). *Programa de transporte urbano de Lima. Informe de proyecto*. Lima: Banco Interamericano de Desarrollo. [Documento científico-técnico restringido].
- BID (2004). *Sobre la exclusión social*. Lima: Banco Interamericano de Desarrollo. [Documento científico-técnico restringido].
- BOLLNOW, O. (1969). *Hombre y espacio*. Barcelona: Labor
- BONNET, M. & DESJEUX, D. (dir.) (2000). *Les territoires de la mobilité*. París : PUF.
- BOOTH, D.; HANMER, L. & LOVELL, E. (2000). *Poverty and transport. A report prepared for the World Bank in collaboration with DFID. Final Report*. London: Overseas Development institute. [Documento científico-técnico restringido].
- BORJA, J. (2001a). "La ciudad del deseo". En: CARRIÓN, F. (ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, p. 391-396. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].

- BORJA, J. (2001b). "Ciudad y ciudadanía en Europa". *Mètode* [Revista electrónica], Anuario 2001. [Online: http://www.uv.es/metode/anuario2001/151_2001.html]. [Consulta: 20 Enero 2004].
- BORSODORF, A. (2003a). "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 29, núm. 86, p. 37-49. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 1 Abril 2004].
- BORSODORF, A. (2003b). "Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana". *Scripta Nova* [Revista electrónica], vol. VII, núm 146(122). [Online: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(122).htm)]. [Consulta: 1 Abril 2004].
- BORSODORF, A.; BÄHR, J. & JANOSCHKA, M. (2002). "Die dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt". *Geographica Helvetica*, [Switzerland], año 2002, núm. 4, p. 300-310.
- BORSODORF, A. & HIDALGO, R. (2005). "Los mega-diseños residenciales vallados en las periferias de las metrópolis latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. IX, núm. 194 (03). [Online: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03.htm>]. [Consulta: 16 Mayo 2004].
- BUSSIERE, Y. (ed.) (2005). *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe*. San José (CR): FLACSO.
- CABRALES BARAJAS, L. F. (comp.) (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- CABRALES BARAJAS, L. F. (2003). "Ciudades cerradas, libros abiertos". *Ciudades*, vol. 59, núm. julio-septiembre, p. 58-64.
- CABRERA, F. I. (2002). *El sistema de transporte público de Lima*. Tesis para optar al título de ingeniero civil. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- CALDERÓN, J. (1983). "Transporte público metropolitano: situación actual y políticas" En: SÁNCHEZ LEÓN, A. & OLIVERA C., L. (eds.). *Lima, una metrópoli, 7 debates*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo (DESCO).
- CALDERÓN, J. (2003). "Los barrios marginales de Lima, 1961-2001". *CIUDAD Y TERRITORIO. Estudios Territoriales* [Madrid], vol. XXXV, núm. 136-137), p. 375-389.
- CAPEL MOLINA, J. J. (1999). "Lima, un clima de desierto litoral". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 19, p. 25-45.
- CAR, R.; RODRÍGUEZ, M. & SARAVIA, M. (2005). "Por una movilidad igualitaria y sostenible". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 9-12. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 14 Marzo 2006].

- CARAVACA, I. (1998). "Los nuevos espacios ganadores y emergentes". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 24, núm. 73, p. 5-30. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007300001&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- CARIOLA, C. & LACABANA, M. (2003). "Globalización y desigualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 29, núm. 87, p. 5-21. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700001&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- CARRIÓN, F. (ed.) (2001a). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- CARRIÓN, F. (2001b). "Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina". En: CARRIÓN, F. (ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, p. 7-24. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- CASTEL, R. (1992). "La inserción y los nuevos retos de las intervenciones sociales". *Marginación e inserción*. Madrid: Endymion.
- CASTELLS, M. (1982). *La cuestión urbana*. 8ª ed., Madrid: Siglo XXI.
- CASTELLS, M. (1985) "Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva configuración del territorio". En: VV.AA. *Metrópolis, territorio y crisis*. Madrid: Asamblea de Madrid, Revista Alfoz, p. 37-62.
- CASTELLS, M. (1989). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.
- CASTELLS, M. (1995). *La ciudad informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Barcelona: Alianza Editorial.
- CASTELLS, M. (2000). *La sociedad red*. Madrid: Alianza Editorial.
- CEBOLLADA, À. (2003). *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent. Sabadell com a exemple*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona. [Online: <http://www.tdx.cesca.es/TDX-1202103-143211/>]. [Consulta: 21 Mayo 2003].
- CEBOLLADA, À. & MIRALLES-GUASCH, C. (2004). "Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals". *Síntesi*, 9. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- CEBOLLADA, À. & MIRALLES-GUASCH, C. (2005). "Mobility and urban transport in metropolitan Barcelona: accessibility versus exclusion". *Ethnologia Europea*, núm. 34 (2), p. 19-30.

- CEBRIÁN, F., GARCIA, C. & PANADERO, M. (1992). "Hacia una interpretación de los cambios espaciales actuales" En: PANADERO, M.; CEBRIÁN, F. & GARCIA, C. *América Latina: la cuestión regional*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 7-16.
- CENCA (2003). *Plan de ordenamiento urbano-ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo II. Distrito de San Juan de Lurigancho. Propuesta preliminar*. Lima: Cenca - Instituto de Desarrollo Urbano. [Documento científico-técnico restringido].
- CEPAL (2000). *Incontenible entusiasmo de latinoamericanos por el automóvil (27/10/2000)*. [World Wide Web: <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/prensa/noticias/comunicados/5/5045/P5045.xml&xsl=/prensa/tpl/pó f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>]. [Consulta: 23 Octubre 2003].
- CERVERO, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. Nairobi: United Nations Center for Human Settlements (Habitat). [Online: http://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=_4z7Al6XuH8C&oi=fnd&pg=PR2&sig=tGo zWelCJE8tQV0kXU2IUZY1iEM&dq=Informal+transport+in+the+developing+world#PPP1,M1]. [Consulta: 23 Marzo 2004].
- CICCOLELLA, P. & MIGNAQUI, I. (2000). "Economía global y reestructuración metropolitana. Buenos Aires, ¿ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?". *Cuadernos del CENDES* [Caracas], núm. 43.
- CIDATT & AVINA (2002). *Iniciativa para mejorar la calidad del transporte público de Lima Metropolitana*. [Documento científico-técnico restringido].
- CIUFFINI, F. M. (1993). "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia". *Medi ambient. Tecnologia i cultura*, núm. 5 (*Repensar la ciutat*), p. 42-53.
- CLERT, C. (2000). "Exclusión social, género y estrategia contra la pobreza: un cuestionamiento sobre métodos y prioridades del gobierno de Chile". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 249-296. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- CMSP, 1998 → MIRAR CAP. 2 P. 65
- COLEMAN, J. S. (1958). "Relation análisis: the study of social organisation with survey methods". *Human Organization* [Oklahoma City], núm. 17, p. 28-36.
- COMMISSION EUROPEENNE (1994). *Politique social européenne, une voice á suivre pour l'Union. Livre Blanc*. Luxembourg.
- CONAM (2004). "Las dinámicas políticas, sociales y económicas de la ciudad". En: GEA. *GEO Lima y Callao. Perspectivas del medio ambiente urbano*. Lima: Grupo GEA – Emprendimientos ambientales. [Online: <http://www.grupogea.org.pe/facipub/upload/publicaciones/1/101/geo%20lima%20capitulo%202.pdf>]. [Consulta: 14 Enero 2006].

- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (2001). *La pobreza y la exclusión social en España: propuestas de actuación en el marco del plan nacional para la inclusión social*. Madrid: CES. [Online: <http://www.discapnet.es/NR/rdonlyres/er2l|jm43m2af6zo4cdvuqcb45fnrabec65zkaug6t6xvrvse7d4vh27k34m6esyjpi5gtajin2jqssgtxwcwx7cod5a/0417.doc>]. [Consulta: 13 Marzo 2004].
- CÓRDOVA, A. (1958). *La vivienda en el Perú. Estado actual y evaluación de necesidades*. Lima: Comisión para la Reforma Agraria y la Vivienda (CRAV).
- COUSTRAS, J. (1993). "La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?". *Mobilités*, núm. 59-60, p. 162-169.
- CUANTO (1995). *Movimiento de pasajeros en unidades de transporte. Encuesta del movimiento de pasajeros en unidades de transporte urbano público en Lima y Callao. Informe de resultados*. Lima: Cuanto S.A. [Documento científico-técnico restringido].
- CUANTO (1997a). *Encuesta domiciliaria de transporte privado para análisis de demanda de tráfico de nueva infraestructura vial en Lima y Callao. Resultados presentados al Proyecto de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao*. Lima: Cuanto S.A. [Documento científico-técnico restringido].
- CUANTO (1997b). *Conteo de vehículos y pasajeros para análisis de demanda de tráfico de nueva infraestructura vial en Lima y Callao. Informe final presentado al Proyecto de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao*. Lima: Cuanto S.A. [Documento científico-técnico restringido].
- CUANTO (2000). *Encuesta nacional de hogares sobre medición de niveles de vida. Enniv-2000*. [Online: <http://www.cuanto.org/bienvenida/ENNIV2000.pdf>]. [Consulta: 18 Mayo 2004].
- CUERVO, L. M. (2002). "Globalización y dinámica metropolitana: el caso de Bogotá en los años 1990" En: INSTITUT CATALÀ DE COOPERACIÓ IBEROAMERICANA (ICCI); INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) & PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE (PUCCH) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*. Barcelona: IET-ICCI-IEUTC, p. 315-346.
- CZERNY, M. (1992). "Nuevas tendencias en la organización espacial de América Latina" En: PANADERO, M.; CEBRIÁN, F. & GARCIA, C. (coords.) *América Latina: la cuestión regional*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 27-35.
- CZERNY, M. & PANADERO, M. (1991). "El hombre y el espacio latinoamericanos en la era de la modernidad" En: PANADERO, M. & CZERNY, M. (coords.) *América Latina: regiones en transición*. Cuenca: Ediciones de la Universidad Castilla-La Mancha, p. 7-12.
- CHAPARRO MENDIVELSO, J. (2002). "La dispersión urbana y las nuevas tecnologías de la información y la comunicación" En: INSTITUT CATALÀ DE COOPERACIÓ IBEROAMERICANA (ICCI); INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) & PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE (PUCCH) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*. Barcelona: IET-ICCI-IEUTC, p. 567-XXX.

- CHION, M. (2002). "Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX". EURE (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 71-87. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500005&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- DE LLONA, M. R. (1990-1991). "Lima: una experiencia de gestión urbana alternativa". *Ciudad y territorio* (El planeamiento urbanístico Iberoamericano), núm. 86-87, p. 571- 589.
- DE MATTOS, C. (1998). *Globalización y territorio: impactos y perspectivas*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica – Instituto de Estudios Urbanos.
- DE MATTOS, C. (2001). "Movimientos del capital y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas". *Revista de Estudios Regionales*, núm. 60, p. 15-43. [Online: <http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf686.pdf>]. [Consulta: 24 Junio 2004].
- DE MATTOS, C. (2002a). "Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?". EURE (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500001&lng=es&nrm=iso&tlng=]. [Consulta: 1 marzo 2004]
- DE MATTOS, C. (2002b). "Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago. ¿Una ciudad dual?". EURE (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500004&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 marzo 2004]
- DE MATTOS, C. (2002c). "Redes, nodos y ciudades: transformación de la metrópoli latinoamericana". Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII). *VII Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII)* (Camagüey, Cuba, del 27 al 29 de noviembre). [Online: http://www.unia.es/nuevo_inf_academica/visualizar_file_Adjunto.asp?ID=539]. [Consulta: 22 Mayo 2004].
- DE MATTOS, C. (2003). "Redes, nodos y ciudades: transformaciones en la metrópoli latinoamericana". En: CARMONA, M. (ed.) *Globalización, forma urbana y gobernabilidad. La dimensión regional y grandes proyectos urbanos*. Valparaíso: UB-TUD
- DE MATTOS, C. (¿?). *Globalización y urbanización en América Latina*. [Online: http://www.iai.int/SI/2004/2004UGEC_files/Lectures/Carlos_Mattos.pdf]. [Consulta: 13 Mayo 2004].
- DE MATTOS, C.; HIERNAX, D. & RESTREPO, D. (comp.) (1998). *Globalización y territorio: impactos y perspectivas*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica-Instituto de Estudios Urbanos.
- DE SOTO, H. (1987). *El otro sendero. La revolución informal*. Bogotá: La Oveja Negra.
- DE WIT, H. (1981). *El transporte público en Lima metropolitana*. Lima: Centro de Investigaciones de la Universidad del Pacífico.

- DEL RINCÓN, D.; ARNAL, J.; LATORRE, A. & SANS, A. (1995). *Técnicas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Dykinson.
- DENZIN, N. (1978). *The research act: a theoretical introduction to sociological methods*. 2a ed. New York: McGraw-Hill.
- DEXTER, L. (1970). *Elite and specialized interviewing*. Evanston: Northwestern University Press.
- DFID & BANCO MUNDIAL (2003). *Perú: voces de los pobres*. Lima: Ministerio británico para el desarrollo internacional – DFID. [Online: <http://www.fco.gov.uk/Files/kfile/Voices%20of%20the%20Poor.pdf>]. [Consulta: 18 Junio 2004].
- DMTU (2002). *Transporte público en Lima Metropolitana. Informe interno*. Lima: Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima. [Documento científico-técnico restringido].
- DORICH, L. (1996). *Al rescate de Lima: la evolución de Lima y sus planes de desarrollo*. Lima: Colegio de Arquitectos del Perú - Instituto de Urbanismo y Planificación del Perú.
- DRIANT, J. C. (1985). *Consolidación y servicios urbanos en los pueblos jóvenes de Lima. Elementos para la reflexión*. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD (Documento, 19).
- DRIANT, J.C. (1991). *Las barriadas de Lima: historia e interpretación*. Lima: Institut Français d'Etudes Andines (IFEA) - Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo (DESCO).
- DUCCI, M. E. (2000). "Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 26, núm. 79, p. 5-24. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900001&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- DUHAU, E. (2001) "Infraestructura y servicios públicos en América Latina. Colapso, privatización y alternativas". En: CARRIÓN, F. (ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, p. 325-342. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- DUPUY, G. (1995). *L'auto et la ville*. París: Flammarion.
- EFILWC (EUROPEAN FOUNDATION FOR THE IMPROVEMENT OF LIVING AND WORKING CONDITIONS) (1995). *Public welfare services and social exclusion: the development of consumer oriented initiatives in the European Union*. Dublín: The Foundation.
- ERLANDSON, D. A.; HARRIS, A. L.; SKIPPER, B. L. & ALLEN, S. D. (1993). *Doing naturalistic inquiry*. London: Sage.
- FERNÁNDEZ, R. (1998). "Tres ciudades latinoamericanas". *Ecología Política*, núm. 16, p. 161-173.

- FIGARI, E. & RICOU, X. (1990). *Lima en crisis: propuestas para la gestión de los servicios urbanos en Lima Metropolitana*. Lima : Institut Français d'Études Andines (IFEA) - Universidad del Pacífico (UP) - Travaux de l'Institut Français d'Études Andines, 51.
- FIGUEROA, A.; ALTAMIRANO, T. & SULMONT, D. (1996). *Social exclusion and inequality in Peru*, Ginebra: OIT - Organización Internacional del Trabajo. [Documento científico-técnico restringido].
- FIGUEROA, Ó. (1991). *Les politiques de transports en común dans les villes d'Amérique Latine*. Tesis de doctorado en urbanismo. París : Universidad de Paris XII, Val-de-Marne.
- FIGUEROA, Ó. (1997). "La voiture dans des systèmes urbaines en Amérique Latine". FIGUEROA, Ó.; GODARD, X. & HENRY, E. *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*. Actes INRETS N55, Journées spécialisées 30-31 janvier 1997. Arcueil (Fr): INRETS.
- FIGUEROA, O. (2001). "Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones". En: CARRIÓN, F. (ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, p. 377-390. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- FIGUEROA, O. (2005a). "Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina". *EURE (Santiago)*. [Revista electrónica], vol. 31, núm. 94, p.41-53. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612005009400003&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 13 mayo 2006].
- FIGUEROA, O. (2005b). "El transporte urbano latinoamericano: globalización y fragmentación". *Rideal. III Seminario RIDEAL. Transformaciones metropolitanas en Europa y América Latina: ¿hacia un modelo único?* (Toulouse, 1 y 2 de Diciembre 2005). [Presentación visual]. [Online: <http://www.ietcat.org/htmls04/cat/jornades/rideal/ponencias/Figueroa-IEUT-UCC-TECNOLOG-TRANSP-REDES.ppt>]. [Consulta: 3 Febrero 2006].
- FIGUEROA, Ó.; GODARD, X. & HENRY, E. (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*. Actes INRETS N55, Journées spécialisées 30-31 janvier 1997. Arcueil (Fr): INRETS.
- FIGUEROA, O.; HENRY, E., BLANCS, J., BRINATTI, R. et al. (1985). "Prólogo". En : FIGUEROA, O. & HENRY, E. (ed.). *Transports urbains et services en Amérique Latine. Actes de l'atelier de recherche, II*. Arcueil (Fr): INRETS.
- FIGUEROA, O. & REYES, S. (1996). "Transporte y calidad de vida en las ciudades latinoamericanas. Sus relaciones con el uso del suelo y la contaminación urbanas". *EURE (Santiago)*, vol. 22, núm. 67, p. 29-44.
- FLACSO; PNUD; UNOPS; PRODERE (1995). *Análisis de la exclusión social a nivel departamento. Los casos de Costa Rica, El Salvador y Guatemala*. San José (CR): Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – United Nations Office for Project Services - Programa de Desarrollo para Desplazados, Refugiados y Repatriados en Centroamérica.

- FLECHAS, A. L. (2005). "Ordenamiento territorial y movilidad sostenible: caso Bogotá". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 155-158. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- FORO SOCIAL MUNDIAL (2003). *Carta mundial por el derecho a la ciudad*. [Online: <http://www.direitoacidade.org.br/acartaESP.htm>]. [Consulta: 20 Enero 2004].
- FOX, M. (1995). "Transport planning and the human activity approach". En: *Journal of Transport Geography*, núm. 3 (2), p.105-116.
- FRÍAS, C. (1985). *Segregación urbana y movilidad: el caso de Lima Metropolitana* Quito: Centro de investigaciones CIUDAD (Documento, 30).
- FUNDACIÓN CIUDAD (2000). *Pobreza y transporte. Consulta con grupos de foco. Informe final*. Buenos Aires: Fundación Ciudad. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.worldbank.org/transport/utrs/santiago/1ferrara.pdf>]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- GACITÚA, E. & DAVIS, S. (2000). "Introducción: pobreza y exclusión social en América Latina y el Caribe". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 11-21. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- GACITÚA, E. & SOJO, C. (2000). "Conclusiones: pobreza y exclusión social em América Latina y el Caribe". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 297-304. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. H. (ed.) (2000). *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO-Banco Mundial. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- GAKENHEIMER, R. (1998). "Los problemas de movilidad en el mundo en desarrollo". *EURE (Santiago)*, vol. 24, núm. 72, p. 33-52. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007200002&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 13 Mayo 2004].
- GANDOLFO, R. (1990). *Breve reseña de los proyectos de metro para Lima. Estudios realizados para la implantación de un sistema de transporte rápido masivo de pasajeros en Lima Metropolitana*. Lima. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.geocities.com/cesarjimenez.geo/EstudiosMetroLima.htm>]. [Consulta: 20 Junio 2002].
- GANNON, C. & LIU, Z. (1997). *Poverty and transport*. [Online: <http://www.worldbank.org/transport/publicat/twu-30.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- GANNON, C. & LIU, Z. (200?). *Transporte: Infraestructura y servicios*. [Online: <http://www1.worldbank.org/prem/poverty/spanish/strategies/srcbook/tran0119.pdf>]. [Consulta: 20 Mayo 2004]

- GARAY, A. M. (2001) "Algunas observaciones respecto a cómo el capital está reorganizando nuestro territorio". En: CARRIÓN, F. (ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, p. 7-24. [Online: <http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- GARCÍA ROCA, J. (1993). "Lo público y lo privado frente a la exclusión social". *La inserción social a debate: ¿del paro a la exclusión?*. Madrid: Editorial Popular.
- GERAIGES DE LEMOS, A. I. (1996). "Urbanización y metropolización en Iberoamérica: una realidad a enfrentar en el siglo XXI". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 16, p. 65-79.
- GETINSA & TARYET (2003). *Estudios técnicos y ambientales del corredor segregado de alta capacidad (COSAC I) y sus terminales de transferencia. Memoria*. Lima. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi1/MEMORIA.pdf>]. [Consulta: 14 Mayo 2004].
- GIAMPIETRO, G. (1989) "Il caso linee celeri dell'Adda". En: ERBA, V. (ed.) *Transformazioni territoriali e infrastruttura di trasporto. Alcuni caso Studio nell'area milanese*. Milán: CLUP.
- GIL VILLA, F. (2002). *La exclusión social*. Barcelona: Ariel.
- GILBERT, A. (1993). "Third World Cities: the changing nacional settlement system". *Urban Studies*, vol. 30, núm. 4-5, p.721-740.
- GILBERT, A. (ed.) (1996a). *The mega-city in Latin America*. Tokio: The United Nations University Press. [Online: <http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu23me/uu23me00.htm>]. [Consulta: 21 Junio 2004].
- GILBERT, A. (1996b). "The Latin American mega-city" En: GILBERT, A. (ed.) *The mega-city in Latin America*. Tokio: The United Nations University Press. [Online: <http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu23me/uu23me03.htm#1.%20the%20latin%20american%20mega%20city:%20an%20introduction>]. [Consulta: 21 Junio 2004].
- GINER, S.; LAMO DE ESPINOSA, E. & TORRES, C. (eds.) (1998). *Diccionario de sociología*. Madrid: Alianza Editorial.
- GONZALES, E. (comp.) (1986). *El desarrollo metropolitano de la ciudad de Lima*. Lima: Fundación Friedrich Ebert - Colegio de Arquitectos del Perú.
- GONZALES DE OLARTE, E. (1992). *La economía regional de Lima: crecimiento, urbanización y clases populares*. Lima: Consorcio de Investigación Económica - Instituto de Estudios Peruanos (IEP).
- GONZÁLEZ G., E. (1989). *La metropolización de América Latina. Revista geográfica* [México D.F.: Instituto Panamericano de Geografía e Historia], núm. 110, p. 5-20.
- GORDEN, R. (1956). "Dimensions of the depth interview". En: *The American Journal of Sociology*, vol. LXII, p.158-164.

- GORDEN, R. (1975). *Interviewing. Strategy, techniques and tactics*. Homewood (Illinois): Dorsey Press.
- GOUGH, I. & OLÓFSSON, G. (eds.) (1999). *Capitalism and social cohesion: essays on exclusion and integration*. Netcong (NJ, USA): Palgrave Macmillan.
- GRIJALBO, J. M. (2005). "Derecho a la movilidad y seguridad ciudadana". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 53-57. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 14 Marzo 2006].
- GUTIÉRREZ, A. (1999). "La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras". *EURE* (Santiago), vol. XXVI, núm. 77, p. 109-136.
- GUZMÁN, A. (2002). "Bähr, Jürgen y Günter Mertins. DIE LATINAMERIKANISCHE GROSS-STADT. Verstärkerungsprozesse und stadtstrukturen. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995. 240 p. [ISBN 3-534-11230-X]". *Revista GeoNotas [Revista electrónica]*, vol. 6, núm. 3. [Online: <http://www.dge.uem.br//geonotas/vol6-3/aldo.shtml>]. [Consulta. 2 marzo 2004].
- HARVEY, D. (1989). *The urban experience*. Oxford: Basil Blackwell.
- HENRY, E. (1978). *La escena urbana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- HENRY, E. (1985). "Les approches analytiques des transports urbains en Amérique Latine". En: FIGUEROA, O. & HENRY, E. (ed.). *Transports urbains et services en Amérique Latine. Actes de l'atelier de recherche, II*. Arcueil (Fr): INRETS.
- HENRY, E. (1990). "¿A donde vas? o como la investigación urbana aborda el transporte" En: UNDA, M. *La investigación urbana en América Latina: caminos y recorridos por recorrer. Viejos y nuevos temas*. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad.
- HERRERA, J. (2002). *La pobreza en el Perú en 2001. Una visión departamental*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) – Institut de Recherche pour le Développement (IRD). [Online: <http://www.inei.gop.pe/biblioineipub/EST/Lib05007Libro.pdf>]. [Consulta: 14 Septiembre 2004].
- HIDALGO, R.; TRUMPER, R. & BORSODORF, A. (ed.) (2005). *Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana*. Santiago (Ch): Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Serie Geolibros.
- HILLING, D. (1996). *Transport and developing countries*. New York: Routledge
- HINE, J. (2003). "Social exclusion and transport systems" (Editorial). *Transport Policy*, vol. 10, núm. 4, p. 263. [Online: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGG-49S7Y9Y-1&_user=10&_coverDate=10%2F31%2F2003&_rdoc=1&_fmt=summary&_orig=browse&_sort=d&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=2af5924354e308e88e8e390de207077d]. [Consulta: 11 Mayo 2004].

- HODGSON, F. C. & TURNER, J. (2003). "Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion". *Transport Policy*, vol. 10, núm. 4, p. 265-272. [Online: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGG-49S7Y9Y-1&_user=10&_coverDate=10%2F31%2F2003&_rdoc=1&_fmt=summary&_orig=browse&_sort=d&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=2af5924354e308e88e8e390de207077d]. [Consulta: 11 Mayo 2004].
- IELM (INSTITUTO DE ECONOMÍA DE LIBRE MERCADO) & USIL (UNIVERSIDAD SAN IGNACIO DE LOYOLA) (1996). *El Perú y sus recursos. Atlas geográfico y económico*. Lima: Auge Editores – Cobol.
- IGOP (2002). *Exclusió social y polítiques públiques a Espanya*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Institut de Govern i Polítiques Públiques. [Documento científico-técnico restringido].
- ILD (1990). *El transporte urbano de pasajeros en Lima*. Lima: Instituto Libertad y Democracia.
- IMP (García, A.) (1992). *Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010*. Lima: Instituto Metropolitano de Planificación. [Documento científico-técnico restringido].
- IMP (1998). *Diagnóstico del transporte urbano metropolitano*. Lima: Instituto Metropolitano de Planificación. [Documento científico-técnico restringido].
- INEI (1993). *Población Lima Metropolitana 1993*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática [Fichero informático].
- INEI (1996). *Lima Metropolitana: perfil socio-demográfico*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1997a). *Tendencias del crecimiento urbano de Lima Metropolitana al año 2015*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1997b) *La actividad económica en Lima Metropolitana. Distribución de establecimientos por distrito*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1998a). *Planos estratificados de Lima Metropolitana a nivel de manzanas*. Lima: Brasa-Monterrico - Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (1998b). *Perú: perfil del transporte urbano en los hogares. Según los resultados de la Encuesta Nacional de Hogares 1997: II trimestre*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática. [Arch]
- INEI (1999). *Perú: niveles de vida y pobreza, 1998*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática. [Online: <http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/Est/Lib0180/indice.HTM>]. [Consulta: 2 Agosto 2005].
- INEI (2000a). *Departamento de Lima: Características de la infraestructura social y económica distrital 1999*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

- INEI (2000b). *Perú: niveles de vida y pobreza, 1999*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática. [Online: <http://www.inei.gov.pe/biblioineipub/Est/Lib0488/Libro.pdf>]. [Consulta: 14 Septiembre 2004].
- INEI (2000c). *Departamento de Lima: Características de la infraestructura social y económica distrital, 1999*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2001a). *Conociendo Lima*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2001b). *Perú: compendio estadístico 2001*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2002). *Almanaque de Lima y Callao 2001*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI (2004). "Proyecciones de población que entregaba el INEI tienen alto margen de error". *Nota de prensa*, núm. 48. [Online: <http://www.inei.gov.pe/web/NotaDePrensaVermas.asp?pagina=26&id=3>]. [Consulta: 13 Junio 2005].
- INEI (2005). *Conozcamos los censos nacionales* (Cartilla informativa, núm. 03). Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI; CIDE & MECOVI (2001). *Dimensiones de la pobreza en el Perú. Crecimiento económico, educación y salud. Análisis de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG)*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Centro de Investigación y Desarrollo – Programa Mecovi-Perú Fondo de Investigaciones. [Online: <http://www.inei.gov.pe/biblioineipub/Est/Lib0394/Libro.pdf>]. [Consulta: 2 Agosto 2005].
- ITRANS (2003a). *Mobilidade e pobreza. Relatório preliminar*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- ITRANS (2003b). *Mobilidade e pobreza. Região Metropolitana de São Paulo*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- ITRANS (2003c). *Mobilidade e pobreza. Região Metropolitana do Recife*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- ITRANS (2003d). *Mobilidade e pobreza. Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- ITRANS (2003e). *Mobilidade e pobreza. Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- ITRANS (2004). *Mobilidade e pobreza. Pesquisa sobre a mobilidade urbana na população de baixa renda. Relatório final*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- JANOSCHKA, M. (2002). "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85. [Online:

http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002&lng=es&nrm=iso. [Consulta: 18 Marzo 2004].

JANOSCHKA, M. (2003). "Nordelta – ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires". *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VII, núm. 146(121). [Online: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(121\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(121).htm)]. [Consulta: 23 Mayo 2004].

JOSEPH, J. (1999). *Lima megaciudad. Democracia, desarrollo y descentralización en sectores populares*. Lima: Alternativa, UNRISD (Instituto de Investigaciones de las Naciones Unidas para el Desarrollo Social) y UNV (Programa de Voluntarios de las Naciones Unidas).

JOSEPH, J. (2004). *Los "jardines que se bifurcan": segregación e integración en Lima. Working paper*. Lima: The Center for Migration and Development. Princeton University. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://cmd.princeton.edu/papers/wp0404c.pdf>]. [Consulta: 22 Noviembre 2004].

KALTHEIER, R. M. (2002). *Urban transport and poverty in developing countries. Analysis and options for transport policy and planning*. Eschborn (AI): Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). [Online: http://www.cts-ceiba.org/Page/07_.htm]. [Consulta: 14 mayo 2004].

KAUFMANN, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

KAZTMAN, R. (2001). "Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos". *Revista de la CEPAL*, núm. 75, p. 171-189. [Online: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/19326/Katzman.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].

KAZTMAN, R. (2003). *La dimensión espacial en las políticas de superación de la pobreza urbana*. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC. División de desarrollo sostenible y asentamientos humanos (Serie Medio ambiente y desarrollo).

KENION, S.; LYONS, G. & RAFFERTY, J. (2002). "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility". *Journal of Transport Geography*, vol. 10, núm. 3, p. 207-219.

KLANFER, J. (1965). *L'Exclusion sociale. Étude de la marginalité dans les sociétés occidentales*. París: Bureau de Recherches Sociales.

KOSTOV, S. (1999). *The city assembled*. Londres: Thames & Hudson.

KRALICH, S. (1993). "Accesibilidad hogar-trabajo en el gran Buenos Aires. Un estudio de caso en el partido de La Matanza". *Territorios [Buenos Aires]*, núm. 6. [Online: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geografia/territ6.htm>]. [Consulta: 18 Febrero 2004].

- KRALICH, S. (1997). "Transporte urbano: el circuito inaccesibilidad-pobreza en el Gran Buenos Aires". Universidad Nacional de Quilmes. *1er Congreso Internacional "Pobres y pobreza en la sociedad argentina"* (Noviembre 1997).
- KRALICH, S. (1998). "El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la región metropolitana de Buenos Aires". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 24, núm. 71., p. 37-56. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007100003&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 21 Julio 2006]. *EURE (Santiago)*, vol. 24, núm. 71, p. 37-56. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- KRALICH, S. (2000). "Transporte urbano, accesibilidad y situación socioeconómica en los partidos del Gran Buenos Aires". Universidad Torcuato di Tella. Departamento de Economía. *Primera Reunión Anual sobre Pobreza y Distribución del Ingreso (Buenos Aires, 29 y 30 de Junio de 2000)*. [Online: <http://www.utdt.edu/congresos/economia/pdfs-pob-dis/kralich.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- KRALICH, S. (2002). "La ecuación "más privado, menos estatal": quienes ganan y quienes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 84. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400005&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 21 Julio 2006].
- KWAKYE, E. A.; FOURACRE, P. R. & OFOSU-DORTE, D. (1997). "Developing strategies to meet the transport needs of the urban poor in Ghana". *World Transport Policy and Practice*, vol. 3, núm. 1. [Online: http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_639_PA3330_1998.pdf]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- LACOSTE, Y. (1983). *Geografía general física y humana*. Barcelona: Oikos-Tau.
- LAZARTE, M. & NÚÑEZ, H. (2004). "Dinámicas económicas y procesos urbanos. Estudio de caso: estrategias para la consolidación y el desarrollo de un conglomerado comercial en Lima Norte". En: ALTERNATIVA. *Lecturas de la economía del norte de la ciudad*. Lima: Alternativa (Cuadernos de Desarrollo Económico Local).
- LEFÈBVRE, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- LEFÈBVRE, H. (1971). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.
- LEFÈBVRE, H. (1974). *Le droit à la ville. Espace et politique*. París: Anthropos.
- LEGORRETA, J. *El derecho a la ciudad*. [World Wide Web: <http://www.tierramerica.org/ciudades.derecho.shtml>]. [Consulta: 20 Enero 2004].
- LEMKOW, L.; TEJERO, E. & TORREBADELLA, L. (2000). *Costos biogràfics en la lluita pel benestar*. Barcelona: Mediterrània.
- LEWIS, O. (1965). *La vida*. Nueva York: Vintage.

- LOAYZA, J. (2002). "Mundo combi". *Domingo. La Revista de La República* [Lima], 30 Junio 2002, p. 34-37.
- LONDOÑO, J. L. & SZÉKELI, M. (1997). *Persistent poverty and excess inequality: Latin American during 1970-1995*. Banco Interamericano de Desarrollo. [Documento científico-técnico restringido].
- LUDEÑA, W. (2002a). "Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 83. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008300004&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 21 Mayo 2004].
- LUDEÑA, W. (2002b). "Lima. Ciudad y globalización. Paisajes encontrados de fin de siglo" En: INSTITUT CATALÀ DE COOPERACIÓ IBEROAMERICANA (ICCI), INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) & INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES DE CHILE DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE (PUCCH) (2002) *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina. Actas del Seminario Internacional celebrado en Barcelona el 4, 5 y 6 de Junio de 2002*. Barcelona: IET-ICCI-PUCCH, p. 163-192.
- LYNCH, K. (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- MARSHALL, T. H. (1992). *Citizenship and social class*. London: Pluto Press.
- MARSHALL, T. H. & BOTTOMORE, T. (1998). *Ciudadanía y clase social*. Madrid: Alianza Editorial.
- MASSEY, D. (1996). "The age of extremes: concentrate affluence and poverty in the twenty first century". *Demography*, vol. 33, núm. 4, Noviembre, p. 396-412.
- MATOS MAR, J. (1977). *Las barriadas de Lima 1957*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- MDT (2002a). *Manifesto pelo transporte público com inclusao social, desenvolvimento e geracao de emprego e renda*. São Paulo: Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte. [Online: <http://www.antp.org.br/TELAS/Downloads/MDTMAN1.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- MDT (2002b). *Documento base*. São Paulo: Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte. [Online: <http://www.antp.org.br/TELAS/Downloads/MDTDOC1.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- MDT (2002c). *Propostas prioritarias*. São Paulo: Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte. [Online: <http://www.antp.org.br/TELAS/Downloads/MDTDOC1.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- MÉNDEZ, E. (2004). "Vecindarios defensivos latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalización". *Perspectivas Urbanas*, núm. 4, p. 1-17. [Online: <http://www.etsav.upc.edu/urbspersp/num04/index.htm>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].

- MENESES, M. (1974). *Formación de las barriadas en Lima Metropolitana, 1945-1973*. Tesis para optar el grado académico de bachiller en sociología. UNMSM. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. [Arch]
- MENESES, M. & NUÑEZ, N. (1975). *Formación de las barriadas de Lima*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
- MERLIN, P. (1991). *Géographie, économie et planification des transports*. París : PUF.
- MERLIN, P. (1996). "Los factores de una política de transporte urbano". En: MONTEZUMA, R. (ed.). *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio*. Bogotá: CEJA-INJAVIU.
- MEF (2001). *Hacia la búsqueda de un nuevo instrumento de focalización para la asignación de recursos destinados a la inversión social adicional en el marco de la lucha contra la pobreza. Documento de trabajo*. Lima: Gobierno de la República del Perú. Ministerio de Economía y Finanzas. Dirección General de Asuntos Económicos y Sociales. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: http://transparencia-economica.mef.gob.pe/documento/doc/MPobrezasigRec_2001.pdf]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2002). *Motivações que regem o novo perfil de deslocamentos da população urbana brasileira. Pesquisa de imagem e opinião sobre os transportes urbanos. Relatório final*. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=content&task=view&id=125&Itemid=0>]. [Consulta: 25 Mayo 2004].
- MIRALLES, C. (1997). *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra (Barcelona): Universitat Autònoma de Barcelona. Servei de Publicacions (Ciència i Tècnica. Geografia i Urbanisme, 10).
- MIRALLES, C. (2001). "Del tránsito a la movilidad". *La Vanguardia. Vivir en Barcelona. Tribuna*. (1/12/2001).
- MIRALLES, C. (2002). *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- MIRALLES, C. & CEBOLLADA, À. (2000). *Model territorial, mobilitat i cohesió social*. Bellaterra (Barcelona): GEMOTT – Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori. [Documento científico-técnico restringido].
- MIRALLES, C.; TULLA, A. F.; CEBOLLADA, À. & REQUENA, R. (2000). *Mobilitat sostenible: innovacions conceptuals i estat de la qüestió*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- MIRALLES, C.; TULLA, A. F. & CEBOLLADA, À. (2001). *Model de mobilitat i territori. Accessibilitat i exclusió*. Barcelona: Fundació Jaume Bofill. [Documento científico-técnico restringido].
- MIRALLES-GUASCH, C. (2002). "Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". *DAG – Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 41, p. 107-120.

- MIRALLES-GUASCH, C. (2005). "Aspectos territoriales de la movilidad". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 145-147. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- MIRALLES-GUASCH, C. & CEBOLLADA, À. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
- MIRALLES-GUASCH, C. & CEBOLLADA, À. (2004). *Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals (Síntesi, núm. 9)*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- MIRALLES-GUASCH, C. & CEBOLLADA, À. (2005). "Modelo urbano, movilidad y exclusión laboral". En: MANERO, F.(ed.). *Innovación tecnológica, servicios a las empresas y desarrollo territorial*, (Serie: Geografía, núm. 14), p. 197-210.
- MIRALLES-GUASCH, C.; CEBOLLADA, À. & AVELLANEDA, P. (2001). "La movilidad cotidiana en la ciudad: viejas deficiencias y nuevos retos". En: AGE. *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles* (Oviedo, noviembre de 2001), p. 404-407.
- MML (2001a). *Lima en cifras, 2001*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima. [Documento científico-técnico restringido].
- MML (2001b). *Proyecto: Tratamiento integral del transporte urbano en Lima Metropolitana*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima. [Documento científico-técnico restringido].
- MONTEZUMA, R. (1999). *Bogotá: ciudad y movilidad. El papel del transporte en el proceso de urbanización, 1884-1998*. Bogotá: CEJA-INJAVIU.
- MONTEZUMA, R. (2003). *Transformación urbana y movilidad. Contribución al debate en América Latina*. 2ª ed. Quito: Programa de Gestión Urbana-UN-HABITAT (Cuaderno de trabajo N° 58). [Online: <http://www.ciudadhumana.org/Publicaciones/internacionales/PDF/Transformacion%20urbana%20y%20movilidad.pdf>]. [Consulta: 9 Mayo 2006].
- MONTEZUMA, R. (2005). "El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina: la necesidad de un reequilibrio los subsistemas motorizado y no motorizado". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 133-137. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- MONTULET, B. (1998). *Les enjeux spatio-temporels du social*. París : L'Harmattan.
- MOTTA DOS SANTOS, P. (2004). "Modernización del transporte público en Latinoamérica". Consejo de Transporte de Lima y Callao. *Conferencia "Modernización del transporte público en Latinoamérica"*. Lima. [Presentación visual].
- MSJL & CEPRODEP (2000). *Plan Estratégico de desarrollo de San Juan de Lurigancho*. Lima: Municipalidad de San Juan de Lurigancho - Centro de Promoción y Desarrollo Poblacional. [Documento científico-técnico restringido].

- MUNICIPALIDAD DE SAN JUAN DE LURIGANCHO (2004). Población en el distrito de San Juan de Lurigancho. [World Wide Web: <http://www.munisjl.gob.pe/distrito/poblacion.asp>]. [Consulta: 14 Noviembre 2004].
- MUÑOZ, J. C. (1991). "Estructura urbana metropolitana de Lima". *Ciudad y Territorio*, núm. 86-87 (El planeamiento urbanístico Iberoamericano), p. 114-124.
- MUR, R. (2003). *Situacions de pobresa i exclusió social a la província de Barcelona*. (Monografía: Enquesta de la Regió de Barcelona 2000. Condicions de vida i hàbits de la població). Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.
- NAVAS, R. (1984). *Asentamientos urbano populares en Lima Metropolitana*. Lima: CIDAP.
- NEL·LO, O. (2003). "La mobilitat, necessitat i dret". *Avui* (5/2/2003).
- NTU (2003). *Anuário NTU*. Brasilia: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. [Online: http://wwwntu.org.br/publicacoes/anuario2002_2003.pdf]. [Consulta: 24 Mayo 2004].
- OFFNER, J. M. (1993). "Les effects structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique". *L'Espace géographique*, Année 1993, núm. 3, p. 233-242.
- OIT (1995). *Social exclusion in Latin America*. Organización Internacional del Trabajo. [Documento científico-técnico restringido].
- OIT (1996). *Social exclusion and anti-poverty strategies*. Organización Internacional del Trabajo. [Documento científico-técnico restringido].
- ORDÓÑEZ, J. (2000). "Los derechos fundamentales como referente del paradigma de ciudadanía civil y de la definición de la frontera de exclusión social". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 11-21. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- ORTIZ, R. (2000). *Modernidad y espacio. Benjamín en París*. Bogotá: Norma.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, A. (1992). *Urbanismo para sobrevivir en Lima*. Miraflores (Lima): APOYO - Fundación Friedrich Ebert.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, A. (1996). "La metrópoli-región como proyecto: el caso de Lima-Callao". *Socialismo y participación*, núm. 75, p. 17-21.
- OSAVA, M. (2004). *Brasil: costo del transporte agrava desigualdad*. IPS - Inter Press Service News Agency. [World Wide Web: <http://www.ipsenespanol.net/interna.asp?idnews=28026>]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- PANADERO, M. (1999). "Manifestaciones de la globalización en América Latina" A: PANADERO, M. i CEBRIÁN, F. (coords.), *América Latina: Lógicas locales, lógicas globales*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 41-47.

- PANADERO, M. (2001). "El proceso de urbanización de América Latina durante el período científico-técnico. Bibliografía básica". *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* [Revista electrónica], núm, 298. [Online: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-298.htm>]. [Consulta: 25 Julio 2001].
- PAQUOT, T. (2001). "Le quotidien urbain". En: PAQUOT, T. (ed.). *Le quotidien urbain, essais sur les temps des villes*. París: La Découverte.
- PARDO, C. (2004). "Observando las ciudades en movimiento". *Diario del Sur* [Diario electrónico], (15/6/2004). [Online: <http://www.ciudadhumana.org/NoticiasArchivos/Columna%20FCH/Columna%20002.htm>]. [Consulta: 9 Mayo 2006].
- PAREDES, E. (1995). "Geografía urbana: el centro histórico de Lima" En: *5º Congreso Nacional Multidisciplinario de Geografía "Ramón Múgica". Memoria. 18 al 21 de mayo de 1994*. Trujillo: Universidad de Piura - Sociedad Geográfica de Lima.
- PARLAMENT DE CATALUNYA (2004). *Llei de la mobilitat*. Barcelona : Parlament de Catalunya (Col·lecció Textos Legislatius, 33).
- PARNREITER, CH. (2005). "Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 31, núm. 92, p. 5-28. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612005009200001&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 9 Mayo 2006].
- PATTON, M. Q. (1987). *How to use qualitative methods in evaluation*. Beverly Hills (CA): Sage.
- PATTON, M. Q. (1990). *Qualitative evaluation and research methods*. London: Sage.
- PATTON, R. (1980). *Qualitative evaluation methods*. Beverly Hills (CA): Sage.
- PAUNERO, X. (1998). "Globalización, Tecnología y Territorio. Algunas Reflexiones para América Latina". *Cuadernos de Geografía* [Universidad de Coimbra], núm. 18, p. 289-292.
- PÉREZ, F. (2004) *Prácticas y representaciones de la vida barrial. Una mirada etnográfica al espacio residencial: el caso de los condominios y los conjuntos de vivienda social* [Anill]
- PÉREZ NEGRETE, M. (2000). "Las ciudades latinoamericanas y el proceso de globalización". *Memoria* [México], núm. 134.
- PÉREZ NEGRETE, M. (2002). "Las metrópolis latinoamericanas en la red mundial de ciudades: ¿megaciudades o ciudades globales?". *Boletín CF+S*, núm. 21 (Ciudades para un futuro más sostenible). [Online: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n22/ampep.html>]. [Online: 23 Octubre 2003].
- PERONA GÓMEZ, A. (2005). "Por una movilidad sostenible y realista". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 133-137. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].

- PERRY, G. (2000). "Prólogo a las actas del taller sobre pobreza y exclusión social en América Latina". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 7-10. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004]. PERÚ. Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N°23853 de 8 de Junio. Diario Oficial El Peruano, 9 de Junio de 1984.
- PÍREZ, P. (2000). "Servicios urbanos y equidad en América Latina. Un panorama con base en algunos casos". *Revista de la CEPAL, Serie Medio ambiente y desarrollo*, núm. 26.
- POLONI, J. (1987). *San Juan de Lurigancho: su historia y su gente. Un distrito popular de Lima*. Lima: CEP.
- PRÉVÔT SCHAPIRA, M-F. (2002). "Buenos Aires en los años '90: metropolización y desigualdades". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85, p. 31-50. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500003&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. & ALVES DOS SANTOS, O. (2003). "Democracia e segregação urbana: reflexões sobre la relação entre cidade e cidadania na sociedade brasileira". *EURE (Santiago)*, vol. 29, núm. 88, p. 79-95. [Arch]
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. (org.) (2004). *Metrópoles. Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo. Rio de Janeiro: Fundação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE)/Observatório das Metrópoles.
- QUINTELLA, M. (2004). "Transporte e pobreza". *Jornal do Brasil* [Diario electrónico], (20/5/2004). [Online: <http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=107874>]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- RAJÉ, F. (2003). "The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging". *Transport Policy*, vol. 10, núm. 4, p. 321-338. [Online: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGG-49S7Y9Y-1&_user=10&_coverDate=10%2F31%2F2003&_rdoc=1&_fmt=summary&_orig=browse&_sort=d&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=2af5924354e308e88e8e390de207077d]. [Consulta: 11 Mayo 2004].
- REGAL, A. (1965). *Historia de los ferrocarriles de Lima*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). Instituto de Vías de Transporte.
- REMY, J. (2000). "Métropolisation et diffusion de l'urbain". En: BONNET, M. et al. *Les territoires de la mobilité*. París : PUF.
- REMY, J. & VOYE, L. (1991). *La ville, vers une nouvelle définition?*. París : L'Harmattan.
- RIOFRÍO, G. (1978). *Se busca terreno para próxima barriada. Espacios disponibles en Lima: 1940-1978-1990*. Lima: DESCO.
- RIOFRÍO, G. (1982). [Cap. 4: 19] pie pagina

- RIOFRÍO, G. (1991). *Producir la ciudad (popular) de los '90. Entre el mercado y el Estado*. Lima: DESCO.
- RIOFRÍO, G. (1996). "Lima: mega-city and mega-problem" En: GILBERT, A. (ed.) *The mega-city in Latin America*. Tokio: The United Nations University Press. [Online: <http://www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu23me/uu23me0j.htm#7.%20lima:%20mega%20city%20and%20mega%20problem>]. [Consulta: 21 Junio 2004].
- RIOFRÍO, G. & GROMPONE, R. (1991). *Lima ¿para vivir mañana?* Lima: Centro de Información y Desarrollo Integral de la Autogestión (CIDIAG) - Fomento de la Vida (FOVIDA).
- RODRÍGUEZ, A.; GIANELLA, J. & JAWORSKY, H. (1969). *Aportes a la comprensión de un fenómeno urbano: la barriada*. Lima: DESCO.
- RODRÍGUEZ, J. & ARRIAGADA, C. (2004). "Segregación residencial en la ciudad latinoamericana". *EURE* (Santiago), vol. 29, núm. 89, p. 5-24.
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. (2002). "Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* [Madrid], vol. XXXIV, núm, 133-134, p. 459-472.
- ROMERO REYES, A. (2003). *La economía urbana de Lima Metropolitana: los procesos y retos de desarrollo*. Lima. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.urbared.ungs.edu.ar/textos/Procesos%20y%20retos%20de%20Lima.pdf>]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- ROSENBLUTH, G. (1994). "Informalidad y pobreza en América Latina". *Revista de la CEPAL*, núm. 52, p. 157.
- RUIZ OLABUÉNAGA, J. I. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto (Serie Ciencias Sociales, vol. 15).
- SABATINI, F. (2003). "La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina". *Documentos de trabajo del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Serie Azul*, núm. 35.
- SABATINI, F.; CÁCERES, G. & CERDA, J. (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias en las tres últimas décadas y principales cursos de acción". *EURE* (Santiago), vol. 27, núm. 82, p. 21-42. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008200002&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Abril 2004].
- SABINO, C. (1992). *El proceso de investigación*. Caracas: Panapo. [Online: <http://paginas.ufm.edu/Sabino/PI.htm>]. [Consulta: 23 Mayo 2004].
- SÁNCHEZ, L. (1995). "Impacto del costo del transporte en la economía familiar". *Memorias del seminario Hacia un plan rector de transporte para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*. México DF: Secretaría de Transportes y Vialidad del DDF.

- SÁNCHEZ LEON, A. (1990). "Problemas y estudios urbanos en el Perú" En: CARRIÓN, F., *La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y caminos por recorrer. Estudios nacionales*. Quito: Instituto CIUDAD. p. 181-201.
- SÁNCHEZ LEÓN, A. & CALDERÓN COCKBURN, J. (1980). [Cap. 4: 19] pie pagina
- SÁNCHEZ LEÓN, A.; CALDERÓN COCKBURN, J. & GUERRERO DE LOS RÍOS, R. (1978). *¿Paradero final? El transporte público en Lima metropolitana*. Lima: DESCO.
- SANTAMARÍA, G. (1985). "Transporte y desarrollo". Centro de Investigaciones Ciudad – Institut de Recherche des Transports – CIID – CLACSO – IFEA – MRE – MRT – MULT – ORSTOM – SEP – UNESCO. Seminario-Taller "Transporte y servicios urbanos en América Latina" (Quito-Ecuador, 8-12 Julio). Documento núm. 37. Arcueil (Fr) – Quito (Ec): IRT-CIC.
- SANTOS, M. (1990a). "Nuevo orden internacional y reorganización espacial" En: PANADERO, M., *Urbanización, subdesarrollo y crisis en América Latina. Seminario de Geografía*, p. 27-34. Albacete.
- SANTOS, M. (1990b). "Crisis y desintegración de la metrópolis" A: PANADERO, M., *Urbanización, subdesarrollo y crisis en América Latina, Seminario de Geografía*. p. 57-63. Albacete.
- SANZ, A. (2005a). "El viatge de les paraules". SAM – Suport a la Gestió Ambiental d'Activitats en el Municipi. [Diputació de Barcelona], núm. 3, Desembre 2005, p. 7 – 14.
- SANZ, A. (2005b). "El viaje de las palabras". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 87-93. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 14 Marzo 2006].
- SASE (2002a). "Región Metropolitana Nacional". SASE. *IV Foro Diálogo sobre experiencias y retos en la lucha contra la pobreza. Descentralización para un desarrollo sostenible: aporte ciudadano* (Lima, 2002). Lima: SASE.
- SASE (2002b). *Estudio sobre la dinámica de los asentamientos humanos*. Lima. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.cofopri.gob.pe/pdpu/pdf/DinamicaAsentamHumanos.pdf>]. [Consulta: 2 Agosto 2005].
- SASSEN, S. (1998). "Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos". *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 24, núm. 71, p. 5-25. [Online: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007100001&lng=es&nrm=iso]. [Consulta: 18 Marzo 2004].
- SASSEN, S. (1999). *La ciudad global*. New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press.
- SASSEN, S. (ed.) (2002). *Global network, linked cities*. New York: Routledge.
- SCHÖNFELDER, S. & AXHAUSEN, K. W. (2003). "Activity spaces: measures of social exclusion?". *Transport Policy*, vol. 10, núm. 4, p. 273-286. [Online: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGG-49S7Y9Y-

1&_user=10&_coverDate=10%2F31%2F2003&_rdoc=1&_fmt=summary&_orig=browse&_sort=d&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=2af5924354e308e88e8e390de207077d]. [Consulta: 11 Mayo 2004].

SCHTEINGART, M. (1989). *Las ciudades latinoamericanas en la crisis. Problemas y desafíos*. México D. F.: Trillas.

SHUTZ, E. (1996). *Ciudades en América Latina: desarrollo barrial y vivienda*. Santiago de Chile: Ediciones Sur.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. London: Social Exclusion Unit – Office of the Deputy Prime Minister. [Online: <http://www.socialexclusionunit.gov.uk/downloaddoc.asp?id=229>]. [Consulta: 13 Mayo 2004].

SOJO, C. (2000). "Dinámica sociopolítica y cultural de la exclusión social". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 49-88. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].

SOLARIS, H. (1999). *Vivienda y Estado. Políticas habitacionales y producción del hábitat popular en América Latina*. Cochabamba (Bo): Programa de Capacitación para el Mejoramiento Socio-Habitacional (PROMESA) – Agencia Sueca de Cooperación Internacional (ASDI).

SPOSATI, A. (2000). "Cidade, Território, Exclusão/Inclusão Social". *Congresso Internacional de Geoinformação – GEOBrasil/2000* (São Paulo, 16 Junio 2000). [Online: <http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/Cidadet.pdf>]. [Consulta: 14 Mayo 2004].

STRAMBI, O. & VAN DE BILT, K-A. (1998). "Tendências sócio-demográficas das mulheres e suas implicações para análise da demanda e a elaboração de políticas de transportes". *Actas del X Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte* (Santander, 21 al 24 de septiembre de 1998), p. 57-68. Madrid: Universidad de Cantabria – Ministerio de Fomento – Gobierno de Cantabria.

TAYLOR, S. J. & BOGDAN, R. (1994). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. 2ª reimpresión. Barcelona: Paidós Ibérica.

TELFÓNICA DEL PERÚ (2003). *Páginas amarillas de Telefónica. Provincias de Lima y Callao. Guía 2002*. Lima.

THOMSON, I. (1993a). "Improving urban transport for the poor". *CEPAL Review*, núm. 49.

THOMSON, I. (1993b). "Un análisis de la institucionalidad del transporte colectivo urbano latinoamericano: reformas para mejorarla", *EURE (Santiago)*, vol. XIX, núm. 56, pp. 55-70.

THOMSON, I. (2001). "El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo XX". *Revista de la CEPAL, Serie Recursos naturales e infraestructura*, núm. 17.

- THOMSON, I. (2002). "Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: una investigación preliminar en ciudades de América Latina". *Revista de la CEPAL, Serie Recursos naturales e infraestructura*, núm. 41.
- THORSON, O. (2005). "¿Qué es la movilidad sostenible?". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 101-103. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- TOCÓN, C. (2003). *Procesos sociales en San Juan de Lurigancho (2001-2003)*. Lima: Instituto de Diálogo y Propuestas. [Documento científico-técnico restringido].
- TODD, V. (2005). "Sustainable transportation and equity" [Igualdad y transporte sostenible]. En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 95-99. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- TOHÁ, C. (2000). "Jóvenes y exclusión social en Chile". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 187-247. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004]
- TORRES, C. A. (2000). "La ciudad: espacio de inclusión y exclusión". En: TORRES, C.; VIVIESCAS, F. & PÉREZ, E. *La ciudad hábitat de diversidad y complejidad*. Bogotá: UNIBIBLOS - Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes.
- TORRES, C. A. (2005). "Ciudad informal y movilidad". En: Universidad de Valladolid. *Informe de Valladolid. El derecho a la movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, p. 111-119. [Online: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/informed.pdf>]. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- TORRES, J. C. (2003). "Apuntes para la historia de San Juan de Lurigancho, siglos XVI-XX". *Unay Runa* [Lima], núm. 6, p. 38-44.
- TOWNSEND, P. (1993). *The international analysis of poverty*. New York: Harvester/Wheatsheaf.
- TOWNROE, P. M. & KEEN, D. (1984). "Polarization reversal in the State of Sao Paulo, Brazil". *Regional Studies*, núm. 18, p. 45-54.
- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1992). *Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas*. Madrid : Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Centro de Publicaciones.
- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1998). *Vivir en las ciudades históricas: recuperación integrada y dinámica funcional*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha – Fundación La Caixa.
- TROUILLOT, M-R. (2000). "Exclusión social en el Caribe". En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO

- Banco Mundial. p. 49-88. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- UITP (2003a). *Estudio sobre la relación entre transporte y calidad de vida en Latinoamérica*. Unión Internacional de Transportes Públicos. [World Wide Web: http://www.uitp.com/mediaroom/janv_2003/qualitylife_es.htm]. [Consulta: 1 Marzo 2004].
- UITP (2003b). *Por una mejor movilidad urbana en los países en desarrollo. Problemas. Soluciones. Realizaciones ejemplares*. Unión Internacional de Transportes Públicos. [Presentación visual]. [Online: <http://www.uitp.com/publications/brochures/Dev-Countries-es.pdf>]. [Consulta: 14 Mayo 2004].
- UNFV (2003). *Censo poblacional Asentamiento Humano Juan Pablo II distrito San Juan de Lurigancho*. Lima: Universidad Nacional Federico Villareal. [Documento científico-técnico restringido].
- UNICEF PERÚ (2002). *La exclusión social en el Perú*. [World Wide Web: http://www.inicef.org/peru/publicaciones2_00.html]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- VALENZUELA AGUILERA, A. (2002). "Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía". En CABRALES BARAJAS, L. (comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- VALLE SILVA, N. (2000). "Raza, Pobreza y exclusión social en Brasil". En: En: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial. p. 149-185. [Online: <http://www.flacso.org/biblioteca/Exclusion.pdf>]. [Consulta: 12 Enero 2004].
- VALLES, M. S. (1997). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis (Col. Sociología).
- VASCONCELLOS, E. (1996) *Transporte urbano nos países en desenvolvimento. Reflexões e propostas*. Sao Paulo: Editoras Unidas.
- VASCONCELLOS, E. (2001). *Urban transport: environment and equity. The case for developing countries*. London: Earthscan.
- VASCONCELLOS, E. (2005). "Urban transport in Latin America". [Presentación visual]. [Online: <http://embarq.wri.org/documentupload/Urban%20Transport%20in%20Latin%20America%20-%20Eduardo%20Vasconcellos.pdf>]. [Consulta: 12 enero 2006].
- VÁZQUEZ, J. (2004). "La observación científica en el proceso de contrastación de hipótesis y teorías". *Theoria: Revista de teoría, historia y fundamentos de la ciencia*, vol. 19, núm. 49, p. 77-96.
- VEGA CENTENO, P. (1992). *Autoconstrucción y reciprocidad. Cultura y solución de problemas urbanos*. Lima: CENCA-Instituto de Desarrollo Urbano – Fomciencias.

- VEGA CENTENO, P. (2003a). "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo". *Debates en Sociología*, núm. 28, p. 19-51.
- VEGA CENTENO, P. (2003b). "Encrucijadas de la movilidad popular: metropolización y espacios locales en Chosica". *Notes de Recherche*, núm, 2003-2 (Terroires et Développements Durables) (UCL – Université catholique de Louvain).
- VEGA CENTENO, P. (2004). *La movilidad (espacial) urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo*. Tesis doctoral. Louvain-La-Neuve: Université catholique de Louvain.
- VERDERA, F. (2001). "Causas del agravamiento de la pobreza en el Perú desde fines de la década de 1980". En: ZICCARDI, A. (comp.). *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO (Colección Grupos de Trabajo. Pobreza y políticas sociales). [Online: <http://168.96.200.17/ar/libros/pobreza/verdera.pdf>]. [Consulta: 12 Mayo 2004].
- VICTORY, C. (1999). "Gobiernos municipales y desarrollo local en Iberoamérica". *Revista CIDOB d'afers internacionals*, núm. 47 (Ciudades y desarrollo en Iberoamérica). [Online: <http://www.cidob.org/Castellano/Publicaciones/Afers/47victory.html>]. [Consulta: 26 Marzo 2002].
- VIDAL-KOPPMANN, S. (2002). "Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados". En CABRALES BARAJAS, L. (comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara (Mx): Universidad de Guadalajara – UNESCO.
- WACHS, M. (1991). "Men, women urban travel: the persistence of separate spheres". En: WACHS, M. & CRAWFORD, M. (eds.). *The car and the city: The automobile, the built environment and daily life*. Ann Arbor (Min): the University of Michigan.
- WEBER, M. (1968). *Economy and society*. Nueva York: Bedminster Press.
- WEISS, R. (1994). *Learning from strangers. The art and method of qualitative interview studies*. New York: The Free Press.
- WERNER, O. & SCHOEPFLE, G. M. (1987). *Systematic fieldwork ethnographic análisis and data management* (2 vols.). Beverly Hills (CA): Sage.
- WINTER, M. (2002). "BÄHR, Jürgen & MERTINS, Günter. *Die Latinamerikanische Gross-Stadt. Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995. 240 p. [ISBN 3-534-11230-X]". *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* [Revista electrónica], vol. VII, núm. 396. [Online: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-396.htm>]. [Consulta. 1 marzo 2004].
- YACHIYO (2005). *Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú. Informe final*. Vol. I, II y III. Lima: Yachiyo Engineering Co., Ltd.

- ZAPATA VELASCO, A. (1996). *Sociedad y poder local. La comunidad de Villa El Salvador 1971-1996*. Lima: DESCO.
- ZAVALA, F. (1995). "La privatización del servicio de transporte urbano en Lima metropolitana" En: ALVAREZ, A. & ORTIZ DE ZEVALLOS, G.. *Implementación de políticas públicas en el Perú*. Lima: Apoyo. p. 115-129.
- ZICCARDI, A. (comp.) (2001a). *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO (Colección Grupos de Trabajo. Pobreza y políticas sociales). [Online: <http://www.clacso.org/wwwclacso/espanol/html/libros/pobreza/pobreza.html>]. [Consulta: 12 Mayo 2004].
- ZICCARDI, A. (2001b). "Las ciudades y la cuestión social". En: ZICCARDI, A. (comp.). *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO (Colección Grupos de Trabajo. Pobreza y políticas sociales). [Online: <http://168.96.200.17/ar/libros/pobreza/ziccardi.pdf>]. [Consulta: 12 Mayo 2004].

PAU AVELLANEDA GARCIA

MOVILIDAD, POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Un estudio de caso en la ciudad de Lima

ANEXOS

Departament de Geografia

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Sabadell, febrero de 2007

SUMARIO

- ANEXO I. Frecuencias de paso del transporte colectivo
- ANEXO II. Tiempo de espera en los paraderos
- ANEXO III. Realización de caminatas para abaratar el coste del pasaje
- ANEXO IV. Estrategias para no pagar pasaje o pagar menos
- ANEXO V. Tarifas del transporte colectivo
- ANEXO VI. Prolongación “ilegal” de las rutas de transporte colectivo
- ANEXO VII. Deficiencias de la red viaria metropolitana
- ANEXO VIII. Entrevistas exploratorias: agentes sociales y expertos entrevistados
- ANEXO IX. Entrevistas exploratorias: guión de entrevista
- ANEXO X. Entrevistas en profundidad: guión de entrevista
- ANEXO XI. Entrevistas en profundidad: casillero tipológico
- ANEXO XII. Entrevistas en profundidad: transcripciones
- ANEXO XIII. Entrevistas en profundidad: palabras clave
- ANEXO XIV. Niveles de pobreza
- ANEXO XIV. Anexo fotográfico

ANEXO I

Frecuencias de paso del transporte colectivo

Objetivo perseguido

Los datos sobre la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo en el conjunto del territorio metropolitano indican que la frecuencia general es bastante alta existiendo solo algunas excepciones puntuales (véase Gráfico 5.3). Sin embargo, dadas las condiciones para el transporte colectivo que confiere Juan Pablo II se quiso conocer con más exactitud, alejándose de la mera extrapolación, cual era la frecuencia de paso en este barrio popular. Esta información “objetiva” debía saber, además, para contrastar con la percepción que tenían los habitantes de Juan Pablo II a los que se estaba entrevistando.

Procedimiento desarrollado

Para realizar un cálculo lo más aproximado posible de las frecuencias de paso del transporte colectivo en Juan Pablo II se realizaron diversas observaciones en éste área. Dichas observaciones se realizaron desde un observatorio localizado frente al Local Comunal del A. H. Juan Pablo II, en la avenida San Martín de Porres, por donde discurren las diferentes rutas de transporte colectivo que dan servicio a la comunidad (taxis colectivos, ruta 17 y ruta 45-B).

En total se realizaron cinco observaciones. Éstas se llevaron a cabo durante cinco días laborables escogidos al azar a lo largo de seis semanas no consecutivas para evitar el efecto de eventos coyunturales que se pudieran producir. Cada una de estas observaciones se realizó en un día distinto de la semana para evitar el efecto de fenómenos cíclicos y repetitivos. Asimismo, con el conjunto de las observaciones se procuró cubrir todas las franjas horarias. Cabe señalar que no se realizaron observaciones antes de las seis de la mañana y pasadas las seis de la tarde debido a la peligrosidad que suponía la presencia de bandas de pandilleros en la zona de estudio. Asimismo, debe señalarse que en todas las observaciones realizadas se trata tanto de desplazamientos desde Juan Pablo II hacia el exterior del asentamiento como del exterior hacia Juan Pablo II.

En total se realizaron 1.220 observaciones 102 correspondientes a la ruta 45-B, 110 a la 17 y las 1.008 restantes a las rutas de taxis colectivos. Con estas observaciones se calcularon las frecuencias medias, las frecuencias máximas y las frecuencias mínimas de cada una de las rutas de transporte colectivo que dan servicio a Juan Pablo II. Tanto las

observaciones como los cálculos realizados pueden observarse en las páginas que se muestran a continuación.

La información recabada se registró en unas *fichas de registro* especialmente diseñadas para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Conclusiones extraídas

Como puede observarse en la Tabla 5.6, la línea 45B tiene una frecuencia de paso media de 8 minutos con unos valores máximos y mínimos de 15 min. y 4 min. respectivamente. Asimismo, la línea 17 tiene una frecuencia de paso parecida siendo la media de 7 minutos, la máxima de 14 minutos y la mínima de 1 min.

Los taxis colectivos tienen una frecuencia muy superior a la de las dos líneas de transporte público que prestan su servicio en Juan Pablo II. Como puede observarse en la Tabla 5.6, ésta suele ser inferior a 1 minuto si bien en algunas ocasiones puede llegar hasta los 3 min.

Juan Pablo II. Frecuencias de paso del transporte colectivo (en min.), 2005

	Media	Máxima	Mínima
Línea 45-B	8	15	4
Línea 17	7	14	1
Taxis colectivos ¹	<1	3	<1
Mototaxis	Servicio inmediato		

Fuente: elaboración propia en base a trabajo de campo

Los mototaxis, por su forma de operar, no tienen una frecuencia de paso preestablecida. Al igual que los taxis "normales", éstos inician su servicio en el mismo momento que se solicita.

¹ Se consideran conjuntamente las tres empresas que prestan el servicio de taxi colectivo en Juan Pablo II.

Estos datos de frecuencia de paso corroboran los tiempos de espera contabilizados y mostrados en el Anexo II y la percepción de los usuarios del transporte colectivo expresadas en las diferentes entrevistas en profundidad realizadas.

Fecha 05/11/2004
Día Viernes
Lugar Local Comunal Juan Pablo II
Hora inicio 11.05
Hora fin 13.15
Tiempo 131 min

SUBIDA / ENTRADA						
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)				
11.06	11.07	11.05	11.32	12.05	12.35	12.56
11.11	11.07	11.06	11.32	12.05	12.35	12.58
11.25	11.17	11.07	11.33	12.06	12.35	12.58
11.28	11.19	11.07	11.36	12.06	12.37	12.59
11.34	11.36	11.09	11.37	12.07	12.37	12.59
11.38	11.40	11.09	11.37	12.08	12.37	13.01
11.40	11.50	11.10	11.39	12.10	12.39	13.02
11.45	12.00	11.10	11.41	12.13	12.39	13.05
11.53	12.03	11.10	11.42	12.13	12.39	13.05
11.56	12.08	11.11	11.43	12.13	12.40	13.05
11.58	12.25	11.12	11.43	12.15	12.40	13.05
12.02	12.32	11.14	11.46	12.16	12.40	13.07
12.21	12.47	11.14	11.46	12.17	12.41	13.07
12.27	12.51	11.14	11.48	12.17	12.42	13.07
12.28	12.52	11.14	11.49	12.19	12.42	13.08
12.41	12.59	11.15	11.49	12.19	12.44	13.08
12.46	13.08	11.17	11.49	12.20	12.44	13.08
13.03	13.13	11.18	11.50	12.20	12.45	13.09
13.10		11.19	11.51	12.22	12.45	13.11
13.15		11.20	11.52	12.23	12.46	13.11
		11.23	11.53	12.23	12.46	13.12
		11.24	11.53	12.23	12.47	13.12
		11.25	11.54	12.24	12.49	13.12
		11.26	11.54	12.27	12.50	13.14
		11.27	11.55	12.28	12.51	13.14
		11.27	11.55	12.28	12.51	13.15
		11.29	11.57	12.29	12.52	13.15
		11.29	11.57	12.31	12.53	
		11.29	11.57	12.32	12.53	
		11.30	11.59	12.33	12.54	
		11.30	11.59	12.33	12.54	
		11.31	12.00	12.34	12.55	
		11.32	12.02	12.34	12.55	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	20	18	159
Media	6,6	7,3	0,8
Máxima	19	17	3
Mínima	1	<1	<1

BAJADA / SALIDA						
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)				
11.10	11.06	11.05	11.31	12.07	12.37	13.01
11.17	11.17	11.06	11.31	12.07	12.38	13.02
11.26	11.23	11.07	11.34	12.08	12.38	13.02
11.31	11.24	11.07	11.34	12.08	12.39	13.04
11.35	11.24	11.09	11.36	12.10	12.40	13.04
11.42	11.36	11.09	11.39	12.10	12.41	13.04
11.53	11.41	11.10	11.39	12.12	12.41	13.06
12.08	11.51	11.10	11.40	12.13	12.42	13.07
12.16	11.58	11.12	11.41	12.13	12.42	13.09
12.23	12.02	11.13	11.44	12.15	12.43	13.10
12.30	12.03	11.15	11.46	12.15	12.43	13.10
12.37	12.05	11.16	11.47	12.16	12.44	13.11
12.43	12.12	11.17	11.47	12.17	12.45	13.12
12.49	12.34	11.17	11.48	12.18	12.45	13.13
12.54	12.36	11.18	11.48	12.20	12.46	13.14
13.01	12.53	11.18	11.48	12.20	12.47	13.15
13.06	12.55	11.19	11.49	12.20	12.48	13.15
13.13	13.03	11.19	11.51	12.24	12.49	13.15
	13.07	11.20	11.55	12.26	12.49	
	13.09	11.21	11.55	12.26	12.50	
		11.22	11.56	12.27	12.51	
		11.23	11.56	12.27	12.51	
		11.24	11.57	12.28	12.53	
		11.24	11.57	12.29	12.54	
		11.25	11.58	12.29	12.54	
		11.25	11.58	12.29	12.55	
		11.26	12.01	12.29	12.55	
		11.26	12.01	12.30	12.55	
		11.27	12.02	12.32	12.56	
		11.28	12.04	12.33	12.57	
		11.28	12.05	12.33	12.58	
		11.30	12.05	12.35	12.59	
		11.30	12.06	12.36	13.00	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	18	20	150
Media	7,3	6,6	0,9
Máxima	15	22	4
Mínima	4	<1	<1

Fecha 11/11/2004
Día Jueves
Lugar Local Comunal Juan Pablo II
Hora inicio 6.40
Hora fin 7.40
Tiempo 61 min.

SUBIDA / ENTRADA				
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)		
6.50	6.45	6.42	7.07	7.24
6.51	6.46	6.42	7.07	7.24
6.58	6.50	6.42	7.07	7.25
7.00	7.08	6.43	7.07	7.26
7.01	7.09	6.43	7.08	7.26
7.19	7.09	6.44	7.09	7.26
7.22	7.10	6.44	7.10	7.26
7.31	7.26	6.45	7.10	7.26
7.39	7.27	6.47	7.10	7.27
		6.48	7.11	11.28
		6.49	7.11	7.28
		6.50	7.7	7.28
		6.52	7.13	7.30
		6.52	7.14	7.30
		6.53	7.14	7.30
		6.53	7.15	7.31
		6.54	7.16	7.33
		6.54	7.16	7.34
		6.55	7.17	7.34
		6.56	7.17	7.35
		6.57	7.18	7.36
		6.58	7.19	7.36
		6.58	7.19	7.37
		7.01	7.19	7.37
		7.01	7.20	7.40
		7.01	7.20	7.40
		7.01	7.21	7.40
		7.02	7.21	7.40
		7.03	7.21	7.40
		7.04	7.22	
		7.04	7.24	
		7.06	7.24	
		7.06	7.24	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	9	9	95
Media	6,8	6,8	0,6
Máxima	18	18	3
Mínima	1	<1	<1

BAJADA / SALIDA					
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)			
6.46	6.43	6.40	7.01	7.18	7.34
6.49	6.44	6.40	7.01	7.20	7.34
6.53	6.49	6.40	7.02	7.21	7.35
6.59	6.55	6.41	7.03	7.21	7.35
7.07	6.59	6.41	7.03	7.22	7.36
7.10	7.10	6.41	7.03	7.22	7.36
7.14	7.20	6.42	7.03	7.23	7.37
7.22	7.22	6.43	7.04	7.24	7.37
7.33	7.32	6.43	7.04	7.24	7.37
7.37	7.33	6.43	7.07	7.25	7.38
	7.39	6.44	7.07	7.25	7.38
	7.40	6.46	7.08	7.25	7.38
		6.46	7.08	7.25	7.39
		6.46	7.09	7.26	7.39
		6.46	7.09	7.26	7.40
		6.47	7.10	7.26	7.40
		6.48	7.10	7.26	
		6.49	7.10	7.26	
		6.50	7.12	7.27	
		6.50	7.12	7.27	
		6.50	7.13	7.27	
		6.52	7.13	7.28	
		6.52	7.13	7.28	
		6.53	7.13	7.28	
		6.54	7.14	7.28	
		6.54	7.15	7.29	
		6.56	7.15	7.29	
		6.57	7.16	7.29	
		6.57	7.16	7.32	
		6.57	7.16	7.32	
		6.58	7.17	7.33	
		6.59	7.17	7.33	
		7.00	7.17	7.34	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	10	12	115
Media	6,1	5,1	0,5
Máxima	11	11	3
Mínima	3	1	<1

Fecha 15/11/2004
Día Lunes
Lugar Local Comunal Juan Pablo II
Hora inicio 15.20
Hora fin 15.50
Tiempo 31 min.

SUBIDA / ENTRADA			
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)	
15.21	15.22	15.22	15.45
15.34	15.25	15.23	15.48
15.49	15.28	15.23	
	15.28	15.24	
	15.29	15.24	
	15.29	15.24	
	15.31	15.26	
	15.38	15.26	
	15.43	15.26	
	15.45	15.27	
	15.49	15.27	
		15.29	
		15.29	
		15.29	
		15.31	
		15.31	
		15.32	
		15.32	
		15.32	
		15.33	
		15.34	
		15.34	
		15.34	
		15.34	
		15.34	
		15.35	
		15.35	
		15.37	
		15.39	
		15.40	
		15.42	
		15.44	
		15.45	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	3	11	35
Media	10,3	2,8	0,9
Máxima	15	7	3
Mínima	13	<1	<1

BAJADA / SALIDA			
45-B	17	Taxis colectivos (Picapedras)	
15.32	15.23	15.20	15.43
15.45	15.27	15.22	15.44
15.47	15.30	15.22	15.44
15.50	15.40	15.24	15.45
	15.47	15.24	15.45
	15.49	15.25	15.46
	15.50	15.25	15.47
		15.27	15.47
		15.28	15.49
		15.28	15.49
		15.28	15.50
		15.32	
		15.32	
		15.33	
		15.33	
		15.33	
		15.34	
		15.35	
		15.35	
		15.36	
		15.36	
		15.36	
		15.36	
		15.37	
		15.38	
		15.38	
		15.39	
		15.39	
		15.39	
		15.39	
		15.40	
		15.41	
		15.42	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	4	7	44
Media	7,8	4,4	0,7
Máxima	13	10	4
Mínima	2	1	<1

Fecha 24/11/2004
Día Miércoles
Lugar Local Comunal Juan Pablo II
Hora inicio 8.45
Hora fin 9.57
Tiempo 73 min

SUBIDA / ENTRADA					
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)			
8.55	8.58	8.45	9.01	9.20	9.39
9.04	9.04	8.45	9.01	9.22	9.41
9.23	9.17	8.46	9.01	9.22	9.42
9.50	9.27	8.46	9.01	9.22	9.42
	9.41	8.47	9.03	9.23	9.42
	9.41	8.47	9.03	9.24	9.43
	9.46	8.47	9.03	9.25	9.44
	9.46	8.48	9.04	9.26	9.46
	9.54	8.48	9.06	9.27	9.46
	9.57	8.48	9.07	9.27	9.46
		8.48	9.08	9.27	9.46
		8.50	9.08	9.28	9.46
		8.50	9.09	9.28	9.47
		8.50	9.09	9.28	9.48
		8.51	9.12	9.29	9.50
		8.51	9.13	9.29	9.50
		8.51	9.13	9.30	9.51
		8.51	9.14	9.31	9.51
		8.52	9.14	9.31	9.52
		8.54	9.15	9.32	9.52
		8.55	9.15	9.32	9.52
		8.55	9.15	9.33	9.53
		8.55	9.16	9.33	9.53
		8.55	9.16	9.33	9.53
		8.56	9.16	9.34	9.53
		8.56	9.17	9.35	9.54
		8.57	9.18	9.36	9.54
		8.58	9.18	9.36	9.54
		8.58	9.18	9.37	9.55
		8.58	9.19	9.38	9.56
		8.58	9.19	9.38	9.57
		9.00	9.20	9.39	9.57
		9.01	9.20	9.39	9.57

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	4	10	132
Media	18,3	7,3	0,6
Máxima	27	14	3
Mínima	9	<1	<1

BAJADA / SALIDA						
45-B	17	Taxis colectivos (Picapedras)				
8.47	8.48	8.45	8.57	9.12	9.28	9.44
8.52	8.56	8.45	8.57	9.13	9.29	9.44
9.00	9.04	8.46	8.57	9.13	9.29	9.45
9.06	9.06	8.46	8.58	9.14	9.30	9.45
9.14	9.08	8.46	8.58	9.15	9.30	9.46
9.20	9.24	8.46	8.58	9.15	9.30	9.46
9.27	9.30	8.46	9.00	9.15	9.31	9.47
9.33	9.40	8.47	9.00	9.15	9.31	9.47
9.43		8.47	9.00	9.16	9.31	9.49
9.47		8.47	9.01	9.16	9.32	9.49
9.53		8.47	9.01	9.17	9.33	9.50
		8.48	9.01	9.17	9.33	9.50
		8.48	9.02	9.18	9.34	9.51
		8.48	9.02	9.18	9.34	9.51
		8.49	9.02	9.18	9.35	9.53
		8.49	9.03	9.19	9.35	9.53
		8.49	9.04	9.19	9.35	9.54
		8.50	9.04	9.19	9.36	9.54
		8.50	9.05	9.20	9.37	9.55
		8.51	9.06	9.21	9.37	9.55
		8.51	9.06	9.22	9.37	9.56
		8.51	9.06	9.22	9.39	9.57
		8.52	9.07	9.22	9.39	9.57
		8.52	9.07	9.23	9.39	9.57
		8.52	9.08	9.24	9.39	9.57
		8.53	9.08	9.25	9.39	
		8.53	9.09	9.25	9.40	
		8.54	9.09	9.26	9.40	
		8.54	9.9	9.26	9.41	
		8.54	9.11	9.27	9.42	
		8.55	9.11	9.27	9.42	
		8.55	9.11	9.27	9.43	
		8.55	9.12	9.28	9.44	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	11	8	157
Media	6,6	9,1	0,5
Máxima	10	16	2
Mínima	4	2	<1

Fecha 07/12/2004
Día Martes
Lugar Local Comunal Juan Pablo II
Hora inicio 17.06
Hora fin 18.05
Tiempo 60 min

SUBIDA / ENTRADA			
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)	
17.11	17.16	17.06	17.31
17.13	17.21	17.08	17.32
17.13	17.26	17.09	17.34
17.14	17.34	17.09	17.35
17.21	17.39	17.12	17.36
17.27	17.49	17.13	17.36
17.35	18.00	17.14	17.37
17.38	18.01	17.14	17.37
17.45	17.01	17.15	17.42
17.51		17.15	17.42
18.02		17.15	17.43
		17.16	17.45
		17.16	17.45
		17.17	17.46
		17.17	17.50
		17.18	17.50
		17.19	17.51
		17.19	17.52
		17.20	17.55
		17.22	17.56
		17.22	17.56
		17.24	17.59
		17.24	18.00
		17.25	18.00
		17.26	18.00
		17.26	18.01
		17.27	18.04
		17.27	18.04
		17.28	18.05
		17.28	
		17.29	
		17.29	
		17.29	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	11	9	62
Media	5,5	6,7	1
Máxima	11	10	5
Mínima	<1	<1	<1

BAJADA / SALIDA			
45-B	17	Taxis colectivos (Picapiedras)	
17.07	17.11	17.07	17.43
17.12	17.20	17.08	17.43
17.18	17.35	17.09	17.44
17.22	17.48	17.10	17.45
17.23	17.52	17.10	17.45
17.28	18.01	17.11	17.47
17.36		17.11	17.48
17.41		17.15	17.49
17.48		17.17	17.50
17.50		17.20	17.51
18.00		17.21	17.51
18.05		17.21	17.52
		17.22	17.52
		17.22	17.54
		17.23	17.54
		17.23	17.55
		17.26	17.56
		17.26	17.57
		17.28	17.58
		17.28	17.59
		17.29	18.00
		17.30	18.02
		17.30	18.02
		17.32	18.05
		17.32	18.05
		17.32	18.05
		17.33	
		17.34	
		17.35	
		17.37	
		17.37	
		17.38	
		17.39	

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	12	6	59
Media	5	10	1
Máxima	10	15	4
Mínima	1	4	<1

Fecha 05/11/2004
Día Viernes
Hora inicio 11.05
Hora fin 13.15

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	38	38	309
Media	7,0	7,0	0,9
Máxima	17,0	19,5	3,5
Mínima	2,5	<1	<1

Fecha 11/11/2004
Día Jueves
Hora inicio 6.40
Hora fin 7.40

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	19	21	210
Media	6,5	6,0	0,6
Máxima	14,5	14,5	3,0
Mínima	2,0	<1	<1

Fecha 15/11/2004
Día Lunes
Hora inicio 15.20
Hora fin 15.50

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	7	18	79
Media	9,1	3,6	0,8
Máxima	14,0	8,5	3,5
Mínima	7,5	<1	<1

Fecha 24/11/2004
Día Miércoles
Hora inicio 8.45
Hora fin 9.57

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	15	18	289
Media	12,5	8,2	0,6
Máxima	18,5	15,0	2,5
Mínima	6,5	1	<1

Fecha 07/12/2004
Día Martes
Hora inicio 17.06
Hora fin 18.05

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	23	15	121
Media	5,3	8,4	1,0
Máxima	10,5	12,5	4,5
Mínima	0,8	2,0	<1

TOTAL

Frecuencia	45-B	17	Colectivos
Unidades	102	110	1008
Media	8	7	<1
Máxima	15	14	3
Mínima	4	1	<1

ANEXO II

Tiempo de espera en los paraderos

Objetivo perseguido

Los datos recabados sobre la frecuencia de paso de las unidades de transporte colectivo tanto para el conjunto de Lima como para el asentamiento Juan Pablo II (véase Gráfico 5.3 y Anexo I) indicaban, ni que fuera de forma indirecta, que debían producirse tiempos de espera en los paraderos relativamente cortos, especialmente en las horas diurnas. Ello fue corroborado por los propios usuarios mediante las entrevistas en profundidad. Sin embargo, para contrastar dichas informaciones se consideró necesario realizar diversas observaciones para confirmar la veracidad de estos datos.

Procedimiento desarrollado

Para ello se definieron tres puntos de observación a lo largo de la avenida San Martín de Porres, eje principal del asentamiento Juan Pablo II por donde discurren las diferentes rutas de transporte colectivo que dan servicio a la comunidad (taxis colectivos, ruta 17 y ruta 45-B).

Las observaciones se realizaron durante tres días laborables escogidos al azar a lo largo de tres semanas no consecutivas para evitar el efecto de eventos coyunturales que se pudieran producir. A lo largo de cada uno de estos días se realizó una observación en cada uno de los tres puntos de observación en horarios fijados al azar entre tres franjas horarias preestablecidas: mañana, mediodía y tarde. Cabe señalar que no se realizaron observaciones antes de las seis de la mañana y pasadas las seis de la tarde debido a la peligrosidad que suponía la presencia de bandas de pandilleros en la zona de estudio. Asimismo, debe señalarse que en todas las observaciones realizadas se trata de desplazamientos desde Juan Pablo II hacia el exterior del asentamiento. Los tiempos de espera fueron agrupados en 4 categorías en función de su longitud: muy bajo (<1 minuto), bajo (1-4 minutos), mediano (4-10 minutos) y alto (>10 minutos). Cada observación se prolongó el tiempo suficiente para poder contemplar hasta 35 registros; ello dio lugar a 315 observaciones, cantidad estimada suficiente para dar credibilidad a los datos obtenidos.

La información recabada se registró en unas *fichas de registro* especialmente diseñadas para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Conclusiones extraídas

La gran mayor parte de los tiempos de espera (TE) son bajos (más de dos tercios del total). Asimismo, los TE muy bajos, esto es, inferiores al minuto, representan casi una quinta parte del total; sumados a los TE bajos representan el 85% del las observaciones realizadas. Los TE medianos suponen el 14% y los superiores a 10 minutos (altos) apenas si alcanzan el 1%.

Tiempos de espera

Tiempos de espera	Rango (en minutos)	Número Observ.	%
Muy bajos	< 1	54	17
Bajos	1-4	214	68
Medianos	5-10	44	14
Altos	> 10	3	1
Total		315	100

Fuente: elaboración propia en base a trabajo de campo

Estos tiempos de espera corroboran los datos de frecuencia de paso contabilizados y mostrados en el Anexo I y la percepción de los usuarios del transporte colectivo expresadas en las diferentes entrevistas en profundidad realizadas.

Tiempo de espera en los paraderos

Ficha de registro

Punto de observación:

Fecha :

Día de semana:

Franja horaria¹:

Persona	Hora llegada	Hora salida	Tiempo de espera ²
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

¹ MM (Madrugada/Mañana) → 6.00 – 11.00
MD (Mediodía) → 11.00 – 15.00
T (Tarde) → 15.00 – 18.00

² MB (Muy Bajo) → < 1 min.
B (Bajo) → 1 – 4 min.
M (Mediano) → 4 – 10 min.
A (Alto) → > 10 min.

15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			

Tiempos de espera

Muy bajos

Bajos

Medianos

Altos

Tiempo de espera en los paraderos

Ficha de registro

Punto de observación: 1

Fecha: 19 NOV 2004

Día de semana: Viernes

Franja horaria¹: MD

Persona	Hora llegada	Hora salida	Tiempo de espera ²
1	11.33	11.36	B
2	11.34	11.36	B
3	11.37	11.37	MB
4	11.39	11.43	B
5	11.40	11.43	B
6	11.40	11.43	B
7	11.45	11.45	MB
8	11.49	11.50	B
9	11.50	11.50	MB
10	11.52	11.58	M
11	11.55	11.58	B
12	11.59	12.02	B
13	12.03	12.05	B
14	12.04	12.07	B

¹ MM (Madrugada/Mañana) → 6.00 – 11.00
MD (Mediodía) → 11.00 – 15.00
T (Tarde) → 15.00 – 18.00

² MB (Muy Bajo) → < 1 min.
B (Bajo) → 1 – 4 min.
M (Mediano) → 5 – 10 min.
A (Alto) → > 10 min.

15	12.07	12.09	B
16	12.07	12.09	B
17	12.12	12.12	MB
18	12.15	12.19	B
19	12.17	12.19	B
20	12.20	12.25	B
21	12.22	12.25	B
22	12.23	12.25	B
23	12.25	12.29	B
24	12.31	12.39	M
25	12.33	12.33	MB
26	12.35	12.39	B
27	12.36	12.39	B
28	12.38	12.41	B
29	12.40	12.42	B
30	12.43	12.43	MB
31	12.45	12.45	MB
32	12.46	12.48	B
33	12.49	12.54	M
34	12.49	12.52	B
35	12.52	12.54	B

Tiempos de espera

Muy bajos	7
Bajos	25
Medianos	3
Altos	0
	<hr/>
	35

ANEXO III

*Realización de caminatas para abaratar el coste del
pasaje*

Objetivo perseguido

En múltiples de las entrevistas en profundidad realizadas a los ciudadanos de Juan Pablo II apareció la dificultad de hacer frente a los costes del pasaje para realizar los desplazamientos cotidianos. Una de las estrategias seguidas por parte de dichos ciudadanos para ahorrarse estos costes era realizar parte de los desplazamientos a pie, especialmente desde su lugar de residencia en Juan Pablo II hasta la avenida Wiese, uno de los principales ejes por donde circulan un gran número de rutas de transporte colectivo, o desde este punto hasta su lugar de residencia.

Procedimiento desarrollado

Puesto que la única información sobre este fenómeno procedía de las entrevistas en profundidad, ésta se quiso corroborar mediante la observación directa. Por ello se diseñó una estrategia de observación que permitía verificar las afirmaciones realizadas por algunos de los ciudadanos entrevistados. Así, de forma aleatoria y previo mínimo seguimiento se preguntó a diversas personas que a juicio del investigador eran susceptibles de usar esta estrategia si efectivamente esta sospecha era cierta o no.

La información recabada se registró en unas *fichas de registro* especialmente diseñadas para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Conclusiones extraídas

Las observaciones realizadas permiten concluir que, efectivamente, existe un volumen importante de vecinos de Juan Pablo II que realizan importantes caminatas para ahorrarse uno de los tramos del recorrido y su coste asociado con el objetivo de disminuir sus gastos globales de desplazamiento. La tabla-resumen expuesta a continuación muestra este comportamiento.

Realización de caminatas para abaratar el coste del pasaje

Si	22
No	3
Total	25

Fuente: elaboración propia

Cabe señalar que los datos obtenidos no pretenden ser un reflejo cuantitativo de la observación sino una información cualitativa que permita lograr el objetivo pretendido: confirmar un comportamiento detectado mediante las entrevistas en profundidad.

Realización de caminatas para abaratar el coste del pasaje

Ficha de registro

Fecha	Persona	Sí	No
	1		
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		

Caminata para abaratar el coste del pasaje

Sí

No

Realización de caminatas para abaratar el coste del pasaje

Ficha de registro

Fecha (2004)	Persona	Sí	No
2/11	1	X	
2/11	2	X	
2/11	3	X	
5/11	4	X	
5/11	5	X	
5/11	6		X
5/11	7	X	
9/11	8	X	
9/11	9	X	
9/11	10	X	
12/11	11	X	
12/11	12	X	
12/11	13	X	
12/11	14	X	
12/11	15		X
14/11	16	X	
14/11	17	X	
21/11	18	X	
21/11	19	X	
21/11	20	X	
28/11	21	X	
28/11	22		X
28/11	23	X	
28/11	24	X	
30/11	25	X	

Caminata para abaratar el coste del pasaje

Sí → 22

No → 3

ANEXO IV

Estrategias para no pagar pasaje o pagar menos

Objetivo perseguido

Tanto las entrevistas exploratorias como las entrevistas en profundidad sacaron a la luz múltiples estrategias utilizadas por los habitantes de Juan Pablo II para minimizar los costes de desplazamiento de aquellas personas que se veían obligadas a utilizar el transporte colectivo para desarrollar sus actividades cotidianas. La necesidad de contrastar la información exclusivamente procedente de los entrevistados planteó la necesidad de corroborarla mediante una técnica distinta. Para ello se escogió la observación no participante en tanto que servía perfectamente a los objetivos planteados.

Procedimiento desarrollado

Para llevar a cabo esta observación se aprovecharon los numerosos desplazamientos en transporte colectivo que el investigador realizó a lo largo de la tercera estadía en la ciudad de Lima. En cada uno de los desplazamientos hacia y desde Juan Pablo II pero también con otros orígenes y destinos el investigador fue anotando sistemáticamente los comportamientos de los usuarios en relación a la cuestión tratada.

Las observaciones, que se desarrollaron paralelamente a la realización de las entrevistas en profundidad, se usaron para reforzar a éstas últimas. Se tomó la decisión de tomar nota de un número indefinido de observaciones pero suficientemente elevadas para que pudieran aparecer el máximo de estrategias posibles. Las observaciones se dieron por terminadas en el momento en que las estrategias se repetían y no aparecían de nuevas. El número final de observaciones fue de 76.

La información recabada se registró en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Conclusiones extraídas

Este proceso de observación permitió identificar distintas estrategias utilizadas por los ciudadanos para no pagar pasaje o pagar menos:

- Decir "no tengo plata"
- Decir "no tengo pasaje completo"
- Viajar sin pagar hasta que cobren menos
- Hacerse el que no conoce y decir "bajo, me he equivocado de carro"
- Culpar al cobrador de haberse equivocado de ruta
- Decir "me han robado" o "he perdido la plata"
- Hacerse el borracho
- Decir que ya han pagado
- Negociar la "china"
- Pasar como ambulante
- Usar uniforme escolar a pesar de ya no serlo
- Usar carné universitario ajeno o falsificarlo

En ningún caso se quiso hacer una cuantificación del uso de las estrategias.

13	15/10	Solo al campo con un amigo. El habitualmente usa carne univerbales pulificadas / lo usó cada día, no hay pollo
14	19/10	Chica
15	19/10	Parajero se hace el desayuno
16	21/10	Sr. de con un ^{bebé} dice que no tiene porque comprarlo / Dimitir / 1.00 y ella dice 0.80 / Colaborar a hacer
17	21/10	Parajero se hace el desayuno / Dice que le ha aprovechado de campo / Pero (con un) de un solo minuto en el campo / Ha recabado un buen trabajo
18	23/10	Chica / El es la manera del campo a la perfección
19	23/10	Virgilio dice no paraje completo / Tiene 0.50 y ella 1.00 / Parajero pide por favor le dice a par / discusión - colaborar y otros, parajero / Finalmente le toma del campo
20	29/10	Señor sabe decirle que le han volado / Pide por favor le dice a par / le han dado un plan / Parece que lo han volado para volarlo / Después de haber le dice a par
21	29/10	Sr. sabe como actuarle / charlatán / la charla se prolonga mucho / No sabe por cuánto, por el proyecto, se usó de 15 minutos / Finalmente colabora le dice que se quiere y se le dice
22	29/10	Chica / Dice que va a poner cuadros
23	2/11	cuando para el colaborador un Sr. le dice que no tiene plan / le usó un a la vez cuando colabora la hora
24	2/11	chica
25	5/11	Actuarle / Alarga mucho la "venta" / Yo creo que no es / Es un pequeño trabajo y toma otro campo de la misma vida
26	5/11	Sr. sabe y al rato dice que lo que se va a aprovechar de campo / Curioso de la hora en un campo de un campo mucho más

39	21/11	Chico se refiere a un tanto nuestro como un extranjero / cuando le dice se se fue / El se no / dicen en / Finalmente se laja en San Marcos / Ya también / le repuso y se dice se si es / de
40	21/11	Parajero se hace el dormido / dormido / se registra pero finalmente la toma / cuando laja se habla de conductor > dice se ya llevo a destino
41	24/11	Se. co - hite, de aspecto pobre, dice se no tiene plata cuando para conductor / los pasajeros dicen se no se la va a tomar si está en un hite / dicen hite / Al final se. se proba sin pagar
42	24/11	Mujer de un buen rato, como 15 o 20 minutos, se dice se laja pero se la espere de camino
43	26/11	cuando para conductor se. dice se no encuentra la plaza, se le da 5/7.00, se se le ha perdido, o se se lo han robado / El caso + de un muy lloro, el iba perdido
44	28/11	Se. dice se ya pago al subir / Conductor dice se no / laja discusión / pasajeros se refieren a se lo toma / finalmente accede fácilmente a laja / Que se llevo a destino
45	28/11	Se dice al conductor se se solo tiene 5/1.00 cuando el pasajero está a 1.20 / el conductor le hace laja del caso
46	28/11	chico se se laja del caso después de un buen rato se. dice se se ha espere de camino.
47	30/11	Se se ante como ambulante se parla se habla de laja de hacer su venta / se laja al cabo de un buen rato > cuando ella quiere, con el conductor se lo hecho
48	30/11	Chica
49	30/11	Se. se cuando le van a cobrar dice se la perdio la plaza y cuando un hite aguja se tiene en el bolsillo / lo toma / se se laja tranquilo, sin cobrarse
50, 51	2/12	Parajero de aspecto con aspecto de muy pobre se cuando laja pide el pasaje dice se no tiene plata y se se / no se laja / A pesar de ello el conductor termina la laja de laja
52	2/12	Chica / Mujer hace el cuento de se laja se se se / estante laja
53	2/12	Otra chica / Se laja a tomar

Estrategias para no pagar pasaje o pagar menos

Ficha de registro

Fecha	Observación
27	8/11 Después de un buen rato de subir, cuando para el cobrador un pasajero le dice que no tiene plata / Discusión + de a-hor / Finalmente lo toma / la gente dice que el pasajero lo
28	8/11 Porque sale y al cabo de un buen rato le dice al chofer que no tiene plata, se va a ir a otro lado / lo que le había dicho / Además le pide que le devuelva el pasaje
29	8/11 Cuando va a pagar pasajeros dice que ha vendido la plata / Hace el peticionero un bolillo, de la goma a la mano...
30	11/11 China / Trájele cosas / ofrendas por el cobrador
31	11/11 Joven va a comprar recolar sin verlo / cobrador cobra sin verlo / después para se lo comenta a su amigo y se burla a su lado
32	12/11 Sr. se discute con cobrador diciendo que ya ha pagado / Itz'ubulo después pero ya no ha pagado p. cobrador le dice que no había pagado / Omiteo burlado llamo
33	12/11 Sr. se opone de bastante pobre cuando para el cobrador le dice que no tiene plata / cobrador lo quiere tomar / Discusión + de a-hor / le muestra otros pasajeros / finalmente el cobrador se va
34	12/11 Sr. con mayor discusión con chofer porque le había dicho que tenía el boleto y está en otro lado / Sr. se le paga sin pagar / muestra burlado en el camino / difereencia de haber
35	15/11 China → los pasajeros se van por las / Van de Atlatlan
36	15/11 China a la Uni / ellos piden y cobrador autoriza
37	17/11 Pasajero dice que ya ha pagado / Hace un buen rato que subió / No parece importante la multa que lo toman
38	21/11 Sr. dice que tiene 0,80 y paga 1,00 / cobrador lo toma / ya había recobrado un buen trecho

adelantado 7,8 meses más.

reputación de malos conductores

Estrategias para no pagar pasaje o pagar menos

Ficha de registro

	Fecha	Observación	
54	3/12	Sr. mayor dice se ya pagó	
55	5/12	Dos chicas culpan al conductor de haberle vendido false el boleto de la ruta. / ellas iban a las Flores y el carro para por la Sr. las Flores / discusión / porque ya no es la primera vez que al conductor le hacen esto / le reclama el pasaje / ellas no quieren pagar / finalmente se le van hasta la casa y sin pagar	
56	5/12	Srta. anuncia solo tiene 0.50 col y el pasaje está a 1 col / El conductor le habla un recordatorio	
57	5/12	Srta. anuncia solo tiene 0.50 col y el pasaje está a 1 col / El conductor le habla un recordatorio	
58	8/12	chica / Tramo corto	
59	10/12	chica usa uniforme escolar / conductor le dice se está muy mayor para usarlo, se ya no es escolar / ella responde que sí / Finalmente le habla / ya me voy con ella / se confiesa que	lo hace si
60	10/12	Srta se baje como a unos 15 minutos de haber subido diciendo se se ha equivocado de carro	lo hace si hizo solo alcanza la plata para ir a la academia
61	13/12	Retención chica / conductor se la concede	
62	13/12	Pasajero venden boleto en el mismo momento se ya / de hecho el hombre cuando le van a cobrar / tiene que de subir estaba bien tranquilo	
63	13/12	Srta dice que cuando le van a cobrar sr. dice se le han robado la billetera, se la toma cuando se subió al carro / el carro está muy lleno / discusión / porque ya no es la primera vez que le hacen esto al conductor	lo hace si hizo solo alcanza la plata para ir a la academia
64/65	16/12	Dos jóvenes, hacen a omisiones para cantar y tocar instrumentos / Tocan una canción y otra / Recorren muchos minutos / Porque están aburridos a los lugares por los que pasan / se	lo hace si hizo solo alcanza la plata para ir a la academia
66	16/12	Conductor ofrece viaje a 0.50 (chica) / Srta. no sr.	lo hace si hizo solo alcanza la plata para ir a la academia

ANEXO V

Tarifas del transporte colectivo

Objetivo perseguido

Las tarifas del transporte colectivo están normadas según el Decreto Legislativo N°651 de 1991. Con este decreto se pasó de un sistema de tarifas reglamentado a otro totalmente desreglamentado o libre. Desde entonces las empresas de transporte cobran el pasaje de acuerdo con las tarifas que cada una de ellas define, regulándolas según el mercado.

Para conocer las tarifas, sus generalidades, sus especificidades, sus variaciones y los motivos que las pudieran producir se realizó una tarea de observación de éstas tomando como base los paneles que, obligatoriamente y en un lugar visible, deben llevar todas las unidades de transporte en la que se informa de las tarifas establecidas por la empresa prestadora del servicio.

Procedimiento desarrollado

Esta observación se llevó a cabo aprovechando los numerosos desplazamientos realizados por el investigador a lo largo de las dos primeras estadías que éste realizó en la ciudad de Lima. Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Conclusiones extraídas

Las tarifas ofrecidas por las diferentes empresas de transporte colectivo son:

Lima Metropolitana. Tarifas del transporte colectivo (en nuevos soles), 2004¹

	Diario	Domingos y feriados ²
Normal	1,00	1,20
Universitario	0,60	--
Escolar	0,30	--

Fuente: elaboración propia

Lima Metropolitana. Tarifas del transporte colectivo (en nuevos soles), 2005³

	Diario	Domingos y feriados ⁴
Normal	1,20	1,40
Universitario	0,80	--
Escolar	0,50	--

Fuente: elaboración propia

Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.1.3 *Las tarifas*. Estas observaciones se cruzaron con las informaciones aportadas por los diversos empresarios, sindicatos y reguladores del transporte que fueron entrevistados mediante entrevistas exploratorias.

¹ Antes de la subida del transporte colectivo de fines de 2004.

² Festivos.

³ Después de la subida del transporte colectivo de fines de 2005.

⁴ Festivos.

Tarifas del transporte colectivo

Ficha de registro

(Anexo de la subidea)

Diario			Domingos y feriados	Observación
Normal	Univers.	Escolar		
1,00	0,60	0,30	1,20	co-li / wille / uco-ic6 normal
1,00	0,60	0,30	1,20	ile -
1,00	0,60	0,30	1,20	(a-ic-ic-ic-ic-ic)
1,00	0,60	0,30	1,20	curlos (co-li)
0,70	0,50	0,30	1,10	0-ic-ic-ic / 7-ic-ic-ic
1,00	0,50	0,30	1,20	co-ic-ic-ic-ic-ic / 6-ic-ic-ic
1,00	0,60	0,30	1,20	co-li
0,90	0,50	0,30	1,10	0-ic-ic-ic
1,00	0,60	0,30	1,20	co-li / (co-ic-ic-ic-ic)
1,00	0,60	0,30	1,20	co-ic-ic-ic-ic-ic
0,90	0,50	0,30	1,10	0-ic-ic-ic
1,00	0,60	0,30	1,20	co-li

1,00	0,50	0,30	1,10	Can't be used
1,10	0,50	0,30	1,20	Can't be used -> 100% / 100% / 100% / 100% / 100%
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be
0,80	0,50	0,30	1,10	Can't be
0,90	0,50	0,30	1,10	Can't be
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be used
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be
0,90	0,50	0,30	1,10	Can't be
0,90	0,50	0,30	1,00	Can't be
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be used
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be
1,00	0,60	0,30	1,20	Can't be used
0,70	0,50	0,30	1,10	Can't be

Tarifas del transporte colectivo

Ficha de registro

(Después de la subida)

Diario			Domingos y feriados	Observación
Normal	Univers.	Escolar		
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi/ Usible
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi/ mejor usible
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi/ mejor usible
1,00	0,70	0,50	1,20	Omnibus/ mejor usible
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi/ Chajar
1,00	0,60	0,40	1,10	Omnibus/ mejor usible
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural/ mejor usible
1,00	0,80	0,50	1,20	Combi/ Cotrader
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural/ mejor usible
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural/ mejor usible
1,10	0,70	0,50	1,20	Omnibus/ mejor usible
1,00	0,70	0,50	1,20	Omnibus/ mejor usible

1,20	0,80	0,50	1,40	Combi / Lupa visible
1,10	0,70	0,50	1,20	Omnibus / Lupa visible
1,00	0,70	0,50	1,20	Omnibus / Cooper
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural / Lupa visible
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural / Lupa visible
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi / Lupa visible
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi / Lupa visible
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural / Lupa visible
1,10	0,70	0,60	1,20	Omnibus / Lupa visible
1,20	0,80	0,50	1,40	Camioneta rural / Cooper
1,20	0,80	0,50	1,40	Combi / Lupa visible
1,10	0,70	0,50	1,20	Omnibus / Lupa visible
1,10	0,70	0,60	1,20	Omnibus / Lupa visible

ANEXO VI

Prolongación "ilegal" de las rutas de transporte colectivo

Objetivo perseguido

Si bien el Decreto Legislativo N°651 de 1991 decretó la liberalización efectiva del transporte, la Municipalidad Metropolitana de Lima se reservó el derecho a regular la oferta de rutas de transporte colectivo. Para ello definió la necesidad de solicitar un permiso para poder ejercer esta actividad en el territorio objeto de su jurisdicción. Así, en base a la solicitud presentada por las empresas de transporte y partiendo de la necesidad de evitar el solapamiento de varias rutas por las mismas calles y avenidas, la Dirección Municipal de Transporte Urbano otorgaba una licencia de actividad en la que, entre otras cuestiones, se definía con claridad cuales eran los paraderos inicial y final de aquella ruta y el recorrido de ésta.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad, tanto en los límites de ésta como en los intersticios dejados por el crecimiento de ésta en su interior, y el establecimiento de importantes contingentes de población en estos espacios crearon una creciente demanda de transporte colectivo que no quedaba cubierta por los recorridos establecidos en las licencias otorgadas por la autoridad competente. Ello llevó a las empresas cuyas rutas transcurrían cerca de estos nuevos espacios urbanos a modificar sus recorridos desviándolos de la ruta autorizada o prolongándola hasta alcanzar dichos nuevos espacios.

Por su "ilegalidad", según manifestaron diversas de las personas entrevistadas en la fase exploratoria, dichas prolongaciones o desvíos no quedan registrados en las bases de datos de las autoridades de transporte. El estudio de la cobertura territorial realizado en el marco de esta investigación en base a los datos oficiales, entonces, podía resultar incompleto si se confirmaba este alcance. Por ello, si bien se avistaba imposible en el marco de esta investigación un estudio específico de dichos desvíos o prolongaciones "ilegales" que permitiera realizar un mapa de cobertura territorial del transporte colectivo ajustado a la realidad, quiso confirmarse esta hipótesis y su magnitud para tenerla presente en el análisis sobre el servicio de transporte colectivo metropolitano y la valoración de su eficiencia, especialmente en los espacios de residencia de la población en situación de pobreza.

Procedimiento desarrollado

Para ello se observaron 20 rutas de transporte colectivo. Todas ellas fueron escogidas al azar con el único requerimiento que a lo largo de su recorrido cruzaran zonas consideradas pobres. Igualmente, se procuró que el conjunto de las rutas escogidas cubrieran todo el territorio metropolitano. El objetivo de dicha observación no era en ningún caso conocer la parte "ilegal" del recorrido sino confirmar que existía dicha prolongación o desvío de la ruta. Para ello se realizó un trabajo previo de identificación del recorrido, el paradero inicial y el paradero final de las rutas escogidas en base a la información facilitada por la autoridad competente y, posteriormente, un seguimiento de dichas rutas para verificar la existencia de prolongaciones o desvíos al margen del contrato de licencia obtenido.

Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.3 *Los elementos de eficiencia social*.

Conclusiones extraídas

Absolutamente todas las rutas analizadas tienen una parte del recorrido no autorizado que se acerca a zonas de crecimiento reciente.

Prolongación “ilegal” de las rutas de transporte colectivo

Ficha de registro

Ruta ¹	Paradero inicial	Paradero final ²	Prolongación o desvío no autorizados
1	Santa Anita	Jesús María	Sí
2	La Molina	San Miguel	Sí
3	Santa Anita	Santiago de Surco	Sí
4	San Juan de Lurigancho	Villa El Salvador	Sí
5	Ate	Miraflores	Sí
6	San Juan de Lurigancho	Villa María del Triunfo	Sí
7	San Juan de Lurigancho	Villa María del Triunfo	Sí
8	Ate	Lima Cercado	Sí
9	Ate	Ate	Sí
10	La Punta	Independencia	Sí
11	Ate	Bellavista	Sí
12	Los Olivos	Callao	Sí
13	Callao	Villa María del Triunfo	Sí
14	Independencia	San Martín de Porres	Sí
15	Comas	La Perla	Sí
16	Callao	San Juan de Miraflores	Sí
17	Puente Piedra	San Juan de Miraflores	Sí
18	Carabayllo	Lima Cercado	Sí
19	Rímac	San Juan de Miraflores	Sí
20	San Martín de Porres	Villa María del Triunfo	Sí

¹ El código y el número de ruta se han ocultado para evitar la identificación de las líneas analizadas.

² O punto más lejano de la ruta a partir del cual inician el regreso hacia el paradero inicial.

ANEXO VII

Deficiencias de la red viaria metropolitana

Objetivo perseguido

Para que el servicio de transporte colectivo pueda satisfacer las necesidades de la población a la que pretende servir, es necesaria la existencia de una red de comunicaciones que conecte los diferentes espacios del área a servir. En el caso del área metropolitana de Lima, la inexistencia de una red ferroviaria que dé servicio a la población hace que todas las necesidades de desplazamiento tengan que ser resueltas a través de la red viaria.

Es por ello que la eficiencia de ésta resulta un importante factor condicionante de la calidad del servicio. En las diferentes entrevistas exploratorias¹ realizadas en la primera fase de la investigación surgió este tema como uno de los más determinantes por sus graves deficiencias. En todos los casos, sin embargo, se trataba de una percepción personal y no de un análisis realizado explícitamente, si bien existían algunos documentos de las diversas administraciones públicas que hacían referencia a ello.

Procedimiento desarrollado

Fue por esta razón que se tomó la decisión de analizar este alcance con un cierto detalle. Se trataba, por un lado, de confirmar las apreciaciones realizadas por los diversos informantes y, por otro, de determinar en la medida de lo posible cuales eran las deficiencias a las que se hacía referencia. Por ello se recorrieron varias calles y avenidas de la ciudad de distinta jerarquía observando las posibles deficiencias viarias y su afectación sobre el servicio de transporte colectivo. Las observaciones se realizaron exclusivamente en el Cono Norte metropolitano aceptando que los resultados obtenidos serían válidos para el conjunto de la ciudad.

Dichas observaciones se registraron en una *Ficha de registro* especialmente diseñada para ello con el fin de, una vez interpretados los datos, poder sacar conclusiones de la observación.

Las conclusiones derivadas de este proceso de observación fueron tomadas en cuenta para el desarrollo del apartado 5.4.1 *La red viaria: una infraestructura con graves deficiencias*.

¹ Véase 1.6.5 Entrevistas exploratorias.

Conclusiones extraídas

En base a las observaciones realizadas se concluye que la red viaria presenta importantes deficiencias. Las que afectan más incisivamente en los desplazamientos de los ciudadanos son:

- Carencia de continuidad de algunas vías
- Deficiente estado de conservación del pavimento de buena parte de las vías
- Buena parte de las vías de los asentamientos informales, especialmente los de más reciente creación, están sin pavimentar
- Carencia de vías o de espacios segregados exclusivos para la circulación del transporte colectivo
- Apropiación del espacio viario, principalmente de las vías locales y colectoras y de los carriles laterales de las arteriales, por actividades de carácter privado

Deficiencias de la red viaria metropolitana

Ficha de registro

Vía o zona	Distrito ²	Deficiencia
Av. Túpac Amaru	Independencia, Comas, Carabayllo	<ul style="list-style-type: none">- Constantes cambios de ancho de vía y número de carriles- Vías auxiliares repletas de actividades no relacionadas con la circulación que obstruyen el paso- Deficiente estado de conservación del pavimento- Inexistencia de carriles segregados para el transporte colectivo
Av. Metropolitana	Comas	<ul style="list-style-type: none">- Constantes cambios de ancho de vía y número de carriles- Tramos pavimentados y no pavimentados- Inexistencia de carriles segregados para el transporte colectivo
Ca. 12 de Agosto	Comas	<ul style="list-style-type: none">- Cortada en seco a la altura de la Av. Metropolitana
Av. Universitaria	San Martín de Porres, Los Olivos, Comas	<ul style="list-style-type: none">- Tramo final (desde Chimpú Ocllo) no pavimentado- Avenida queda cortada completamente en Carabayllo (para seguir hay que tomar la Túpac Amaru o la carretera a Canta)- Constantes cambios de ancho de vía y número de carriles

² Municipio donde se realiza la observación.

		<ul style="list-style-type: none"> - Actividades comerciales en sus márgenes que obstruyen la circulación - Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos - Inexistencia de carriles segregados para el transporte colectivo
Ca. Bocanegra		<ul style="list-style-type: none"> - Cortada y cambio radical de ancho de vía. Cambio de ancho que genera obstrucción de la circulación
Av. Perú	San Martín de Porres	<ul style="list-style-type: none"> - Cortada a la altura de Riobamba. Cambio de ancho que genera obstrucción de la circulación - Inexistencia de carriles segregados para el transporte colectivo - Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos
Ctra. Panamericana Norte	Independencia, San Martín de Porres, Los Olivos, Puente Piedra	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios de ancho de vía - Existencia y desaparición de vías auxiliares - Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos
Av. Alisos	Los Olivos, San Martín de Porres, Callao	<ul style="list-style-type: none"> - De Huandoy a Faucett no pavimentada - Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos
Av. Izaguirre	Los Olivos, San Martín de Porres, Callao	<ul style="list-style-type: none"> - De Santa Rosa a Faucett no pavimentada - Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos
El Bierzo	Ventanilla, Puente Piedra	<ul style="list-style-type: none"> - De Faucett a Parque Porcino pista pavimentada; resto hasta Panamericana Norte sin pavimentar

		- Deficiente estado de conservación del pavimento en algunos tramos
Zona Av. Faucett – autopista Chillón-Trapiche y río Chillón	Callao, San Martín de Porres	- Buena parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
Zona autopista Chillón-Trapiche Ctra. Panamericana Norte y río Chillón	Comas, Carabayllo	- Buena parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
Asentamientos de ladera en Comas	Comas	- La mayor parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
Asentamientos de ladera en Carabayllo	Carabaillo	- La mayor parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
A.H. Ventanilla Alta	Ventanilla	- La mayor parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
A.H. Mi Perú	Ventanilla	- La mayor parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad
A.H. Pachacútec	Ventanilla	- La mayor parte de las vías de los asentamientos de esta zona carecen de vías pavimentadas; el transporte colectivo circula con dificultad

ANEXO VIII

Entrevistas exploratorias: agentes sociales y expertos
entrevistados

Agentes sociales y expertos entrevistados

		NOMBRE	ORGANIZACIÓN, INSTITUCIÓN... Y CARGO	FECHA
LIMA	Organismos públicos	Michel Azcueta Gorostiza	Regidor y miembro de la COMISIÓN DE TRANSPORTE De La MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	28/5/2002
		Ana María Ponza	Asesora de la COMISIÓN DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ	11/7/2002
		Eduardo Carhuaricra Meza	Presidente saliente de la COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ	6/8/2003
		Samuel Pedroza Lucana	Director de la OFICINA DE SERVICIOS COMUNALES DE LA MUNICIPALIDAD DE VILLA EL SALVADOR durante el período 1999-2002	8/8/2003
	Planificadores urbanos	Joaquín Guerra Rochas	Director Ejecutivo del INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	14/6/2002
		Juan Espinola Ramos	Asesor del INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	14/6/2002
Fernando Suárez Alarcón		Arquitecto, miembro del COLEGIO DE ARQUITECTOS DEL PERÚ DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	21/5/2002	

LIMA	Planificadores del transporte	Julio César Chávez Bardales	Asesor del Departamento de Asesoría y Planeamiento de la DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	19/6/2002
		Luis Cano	Técnico del Departamento de Asesoría y Planeamiento de la DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	19/6/2002
		Luis Ganoza de Zavala	Presidente Ejecutivo de METROLIMA, AUTORIDAD AUTÓNOMA DEL TREN ELÉCTRICO	1/7/2002
		Alberto Sánchez Aizcorbe	Presidente Ejecutivo de la AUTORIDAD AUTÓNOMA DEL PROYECTO ESPECIAL DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO Tren Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima	21/7/2003
		Javier Cornejo Arana	Gerent de Desenvolupament de la AUTORIDAD AUTÓNOMA DEL PROYECTO ESPECIAL DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO Tren Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima	21/7/2003
		Julio César Chávez Bardales	Gerente Técnico del PROYECTO PROTRANSPORTE DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	24/5/2003
		Rómulo Chinchay Romero	Especialista en planeamiento del PROYECTO PROTRANSPORTE DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	24/5/2003

LIMA		Carlos Klujer Castillo	CONSULTOR de estudios, diseños y supervisión en transporte público, tránsito y vialidad urbana y Director de la RED DE PROFESIONALES ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE URBANO	21/8/2003
		Jorge Donayre Nuñez	CONSULTOR de tránsito y transporte	21/8/2003
	Operadores de transporte	Pedro Cruz López	CONFEDERACION NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO (CONATRAP)	11/7/2002
		Ricardo Valencia Medina	Gerente de la empresa ETRASERPISA, EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS DE PASAJEROS	25/6/2002
		José Eduardo López Vidal	Director-gerente de la EMPRESA DE TRANSPORTES URBANOS ORION S.A.	26/8/2003
		José Montenegro	Gerente de la EMPRESA DE TRANSPORTES EL BAJOPONTINO S.A.	27/8/2003
	Comunidad científica	Rómulo Chinchay Romero	PROFESOR DEL POSTGRADO EN INGENIERÍA DE TRANSPORTES de la Facultad de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional de Ingeniería	24/5/2003
		José Rivas	PROFESOR DE URBANISMO de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional Federico Villareal	24/7/2003
		Juan Carlos Dextre Quijandría	Coordinador del ÁREA DE TRANSPORTE de la Sección de Ingeniería Civil de la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ	11/8/2003
		Gustavo Ríos Flores	PROFESOR DE SOCIOLOGÍA y Director Universitario de Investigación de la Universidad Inca Gracilaso de la Vega.	26/8/2003

LIMA	Comunidad científica	Hildegardo Córdova Aguilar	Director Ejecutivo del CENTRO DE INVESTIGACIONES EN GEOGRAFÍA APLICADA de la Sección de Geografía del Departamento de Humanidades de la Pontificia Universidad Católica del Perú y PROFESSOR DE GEOGRAFIA URBANA del Departamento de Ciencias Geográficas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos	1/9/2003
		Elias Alfonso Valverde Torres	Decano de la FACULTAD DE INGENIERÍA GEOGRÁFICA Y AMBIENTAL y Director de DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE GEOGRAFÍA Y MEDIO AMBIENTE de la Universidad Nacional Federico Villareal	4/9/2003
		Roberto Rojas Torres	Gerente del INSTITUTO DEL TRANSPORTE i Catedrático de la ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA DEL TRANSPORTE de la Facultad de Ingeniería Industrial y Sistemas de la Universidad Nacional Federico Villareal	4/9/2003
	Agentes sociales	Marta Lazarte Salinas	Coordinadora del PROGRAMA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL DEPARTAMENTO DE HÁBITAT Y MEDIO AMBIENTE DE ALTERNATIVA, CENTRO DE INVESTIGACIÓN SOCIAL Y EDUCACIÓN POPULAR	27/5/2003
		Walter Varillas	Coordinador general de RED PERÚ, ONG'S PARA EL DESARROLLO LOCAL	11/6/2002
		Jorge Gamarra A.	INSTITUTO LIBERTAD Y DEMOCRACIA	4/7/2002
		Michel Azcueta Gorostiza	Director de la ESCUELA MAYOR DE GESTIÓN MUNICIPAL, regidor de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el período 1999-2002 y ALCALDE DE VILLA EL SALVADOR en los períodos 1984-1986, 1986-1989 y 1995-1998	22/8/2003

LIMA	Agentes sociales	Luis Ángel Ramírez	Coordinador de CREATIVIDAD, asociación para el apoyo a las familias de Juan Pablo II de la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ	2/10/2004
		Ángel Bartolo Roque	Director del COLEGIO HANNI ROLFES del A.H. Juan Pablo II	26/10/2004
		Orlando Sevillano	Subdirector del CENTRO EDUCATIVO DE PRIMARIA HANNI ROLFES del A.H. Juan Pablo II	26/10/2004
		Ángela Morales	Coordinadora de la POSTA MÉDICA del A.H. Juan Pablo II	9/11/2004
		José Quiñones	COORDINADOR del Plan de Ordenamiento Urbano-Ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo elaborado por CENCA – INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	10/11/2004
		Juan Carlos Calizaya	TÉCNICO del Plan de Ordenamiento Urbano-Ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo elaborado por CENCA – INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	16/11/2004
		Américo Maza	Dirigente de la ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL A.H. CERRO LOS PINOS y Coordinador de la COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO de la Comuna 19	19/11/2004
		Julio Abanto	Coordinador del INSTITUTO CULTURAL RURICANCHO de San Juan de Lurigancho	30/11/2004
BUENOS AIRES	Organismos públicos	Rodolfo Macera	Coordinador General de la OFICINA DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO DE BUENOS AIRES	3/6/2003
		Andrés Borthagaray	Coordinador del PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	6/6/2003

BUENOS AIRES	Comunidad científica	Martín Blas Orduna	Director del CENTRO DE TRANSPORTE Y TERRITORIO de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES	3/6/2003
		Inés Schmidt	Coordinadora del ÁREA DE ARQUITECTURA Y TRANSPORTE DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES	3/6/2003
		Marta Aguilar	PROFESORA DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES y Coordinadora del Grupo de investigación "Grandes proyectos de transformación de centralidad" adscrito al PROYECTO DE INVESTIGACIÓN "BUENOS AIRES: MUTACIONES DE CENTRALIDAD EN EL CONTEXTO DE LAS TRANSFORMACIONES METROPOLITANAS RECIENTES"	4/6/2003
		Moira Liljestrôm	PROFESORA DEL "POSTGRADO DE PLANIFICACIÓN URBANA" y autora del libro "Los territorios en transformación de los 90'. La costa de la Región Metropolitana de Buenos Aires y los Grandes Proyectos"	4/6/2003
		Graciela Silvestre	INVESTIGADORA DEL CONICET-UNLP, Área de Historia del Territorio, y autora de varias publicaciones sobre la HISTORIA URBANA DE BUENOS AIRES	5/6/2003
		Eduardo Reese	PROFESOR de la Universidad Nacional General Sarmiento especialista en la temática de "PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE CIUDADES DE NIVEL INTERNACIONAL" i Coordinador del curso de postgrado "PLANIFICACIÓN URBANA Y REGIONAL" de la FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y	6/6/2003

			URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES	
BUENOS AIRES	Comunidad científica	Alfredo Garay	PROFESOR de la Universidad Nacional General Sarmiento i INVESTIGADOR DEL "ÁREA DE PROCESOS Y AGENTES DEL DESARROLLO URBANO"; fue SECRETARIO DE PLANEAMIENTO DE LA MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES; fue director de diversos proyectos urbanos entre ellos la reforma de Puerto Madero	6/6/2003
		Carlos Reboratti	PROFESOR DEL INSTITUTO DE GEOGRAFÍA de la Universidad de Buenos Aires y director del MÁSTER "POLÍTICAS AMBIENTALES Y TERRITORIALES" de la UBA	10/6/2003
		Luis A. Yanes	Director del PROGRAMA DE TRANSPORTE Y TERRITORIO DEL INSTITUTO DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES. Profesor Titular de ANÁLISIS ESPACIAL Y GEOGRAFÍA DE LA CIRCULACIÓN del Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. CONSULTOR EN ANÁLISIS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE Y AMBIENTE. Presidente de METRO DE BUENOS AIRES	11/6/2003
		Jorge Blanco	Director de Proyectos del PROGRAMA DE TRANSPORTE Y TERRITORIO del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires	11/6/2003
		Luis Domínguez	Coordinador de Proyectos del PROGRAMA DE TRANSPORTE Y TERRITORIO del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires	11/6/2003
		Andrea Gutiérrez	Investigadora del PROGRAMA DE TRANSPORTE Y TERRITORIO del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires	11/6/2003

SÃO PAULO	Comunidad científica	Regina Meyer	Coordinadora del ÁREA DE URBANISMO E PROJETOS URBANOS DEL LABORATÓRIO DE URBANISMO DA METRÓPOLE DEL DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA DA ARQUITETURA E ESTÉTICA DO PROJETO DE LA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DE LA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO	18/6/2003
		Orlando Strambi	Director del DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES DE L'ESCOLA POLITECNICA DE LA FACULDADE DA ENGINHARIA CIVIL DE LA UNIVERSIDAD DE SÃO PAULO y miembro del CONSELHO DELIBERATIVO DE LA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE ENSINO EM TRANSPORTES	18/6/2003

ANEXO IX

Entrevistas exploratorias: guión de entrevista

CUESTIONES PREVIAS

Persona entrevistada:

Entidad:

Cargo:

Fecha de entrevista:

Relación con Juan Pablo II; desde cuando:

LA RELACIÓN CON EL TERRITORIO: LA MOVILIDAD COTIDIANA

Sobre cuestiones generales

- Principales preocupaciones de los habitantes de Juan Pablo II
- Lugar en el que queda el transporte
- Problemáticas relacionadas con la movilidad y el transporte
- Percepción del TP
- Tipos de transporte (de uso) público

Sobre la presencia de funciones y actividades urbanas en Juan Pablo II y zonas cercanas

- Actividad económica I: industrias, talleres...
- Actividad económica II: comercio
- Centros educativos: primaria, secundaria, academia, universidad
- Centros de salud: tópico, posta de salud, centro de salud, policlínico, hospital...
- Centros culturales y recreativos: biblioteca, parques, lozas deportivas, centros recreacionales, discotecas, centro de culto religioso...

Sobre el lugar donde la población desarrolla sus actividades

- De trabajo, Educativas, Sanitarias, Compras, Culturales y recreativas
- En el propio AH, en un lugar cercano, en el distrito, en el resto de la ciudad...

Sobre como llega/como se desplaza la población al lugar donde se desarrollan las actividades

- Al trabajo
- A los centros educativos (incluye todos los rangos)
- A los centros sanitarios (incluye todos los rangos)
- A los centros de compra (incluye todos los rangos)
- A los centros culturales y recreativos (incluye todos los tipos)

Sobre los patrones de movilidad

- ¿Principales motivos de desplazamiento?
- Formas o modos de desplazamiento más utilizados. Uso del TP. Uso del taxi o el automóvil particular.
- Tiempos para llegar a los distintos lugares: trabajo, estudio, médico, compras, centros culturales y recreativos... Diferencias.

EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO ELEMENTO DE INTEGRACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL

Sobre el papel del transporte público como factor de inclusión

- ¿El transporte público permite satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población? ¿Permite llegar a todos los rincones de la ciudad? ¿A todas horas? ¿Y con un tiempo de espera razonable?
- ¿Sin el transporte público estamos perdidos?
- ¿Qué cosa es capaz de hacer la gente para tomar el transporte público? ¿Qué estrategias utiliza? ¿Por qué?
- El TP es inseguro (alta accidentalidad), incómodo... A pesar de ello la gente lo toma. ¿Por qué?
- Transporte formal – transporte informal: ¿cuál se prefiere? ¿es indistinto?
- El TP como variable decisional

LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE COMO PASO PREVIO A LA EXCLUSIÓN SOCIAL

Sobre la renta familiar como condicionante de la movilidad

- ¿Hay algún elemento que impida tomar el carro con normalidad?
- ¿La falta de dinero dificulta/impide usar el transporte público? ¿La renta familiar es un condicionante de la movilidad?
- ¿Qué parte del ingreso se gasta una familia en transporte? ¿Esto es mucho?

Sobre la exclusión total o parcial del transporte como obstáculo para la superación de la pobreza y la exclusión social

- ¿Se pierden oportunidades laborales por no poder llegar / no poder tomar bus?
- ¿Cuál es el abasto territorial para la búsqueda de trabajo?
- ¿Las personas renuncian a presentarse a algunos trabajos por el alto coste de desplazamiento que les supone?
- Desempleo. Desempleo femenino y juvenil. Normalmente atribuido a la falta de formación. ¿Puede ser también por no poder pagar el desplazamiento diario?
- ¿Puede ser porque no hay plata para salir a buscar trabajo?
- ¿El coste del transporte impone restricciones para estudiar, ir al médico, visitas a familiares y amigos, recreación...? ¿Qué implican estas restricciones?

Sobre las estrategias utilizadas para compensar la dificultad/imposibilidad de tomar el TP

- ¿Qué estrategias utiliza la gente para compensar la dificultad o imposibilidad de usar el transporte público? Sustituir desplazamientos motorizados por desplazamientos a pie, no pagar o pagar menos en el transporte público, no desplazarse.

Sobre las implicaciones de la menor movilidad

- ¿Qué significa para los pobres moverse menos? ¿Qué implicaciones tiene?
- ¿Cómo afecta a su estatus de pobreza y a su voluntad de salir de ella?

++ En base a los dos grandes temas tratados:

- El TP como elemento de inclusión social
- La exclusión del transporte como factor de exclusión

¿quiere añadir alguna cosa más?

ANEXO X

Entrevistas en profundidad: guión de entrevista

CONTEXTO GENERAL

- **El entrevistado/a**
 - Edad, sexo...
- **El entorno familiar. Características de los miembros del hogar**
 - Descripción de la situación familiar: personas que viven en el hogar, relación de parentesco, edad, sexo
- **Actividades principales y secundarias**
 - Descripción de la situación laboral
- **Localización de su residencia**

LA RELACIÓN CON EL TERRITORIO: LAS PAUTAS DE MOVILIDAD COTIDIANA

- **Los motivos de desplazamiento**
 - ¿Por qué motivos se desplaza usted? [*Trabajo, búsqueda de trabajo, estudio, salud, compras, visita a familiares y amigos, cultura y recreación, u otros motivos*]
- **El destino de los desplazamientos**
 - ¿A qué lugares se desplaza para realizar cada una de estas actividades? [*Destinos locales, intermedios y metropolitanos*]
- **Los medios de transporte utilizados / Las formas de desplazamiento**
 - ¿Qué medios de transporte utiliza para ir a cada uno de estos lugares?
- **El tiempo de desplazamiento**
 - ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a cada uno de estos lugares?
- **Viajes pendulares y viajes “en forma de nube” / Viajes simples y viajes complejos**
 - ¿Aprovecha los desplazamientos para hacer varias cosas?

EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO ELEMENTO DE INTEGRACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL

- **Movilidad urbana y transporte. Percepciones.**
 - ¿Cuáles son los principales problemas que tiene Lima?
 - ¿En qué lugar queda el transporte y la movilidad?
 - ¿Cuáles son los principales problemas del transporte?
 - ¿Y las principales ventajas?
 - ¿En general el balance es positivo o negativo? ¿Por qué?
- **La movilidad en la vida cotidiana**
 - ¿Normalmente hace lo mismo todos los días?
 - Describame como es un día particular para usted. A qué hora se levanta, qué hace inmediatamente, a donde va , como va hasta este lugar, si tiene que hacer transbordos, cuanto tarda, a que hora llega, ..., a qué hora regresa a su casa y a que hora se acuesta.
 - Describame que hace los días domingo.
- **La necesidad de desplazarse / La movilidad como necesidad**
 - ¿Cuáles de sus actividades puede realizar en Juan Pablo?
 - ¿Y para cuales debe desplazarse fuera de Juan Pablo?
 - ¿Qué cosas de las que hace habitualmente puede hacer a pie?
 - ¿Para todas las demás qué medios de transporte utiliza?
 - ¿Siente que la movilidad es una necesidad para desarrollar sus actividades cotidianas? ¿En qué medida?
- **La eficiencia social del transporte colectivo**
 - *La cobertura territorial del transporte colectivo*
 - ¿Normalmente puede resolver sus desplazamientos en transporte colectivo?
 - ¿Tiene dificultades para hacer alguna de sus actividades cotidianas/ esporádicas porque no hay un carro o una combinación de carros que le lleve al lugar donde quiere ir?
 - ¿Alguna vez ha tenido problemas para encontrar un carro (o una combinación de carros) que le lleven al lugar donde usted quiere ir? ¿Es habitual esta situación? ¿Cuántas veces le ha ocurrido?

- ¿Cree que en Lima con transporte colectivo se puede llegar a todas partes (o a casi todas partes)? ¿Dónde no se puede llegar?

El horario de servicio del transporte colectivo

- ¿A qué horas suele tomar el transporte colectivo para realizar sus actividades cotidianas? ¿Hay carro a esta hora?
- ¿Normalmente hay carro cuando lo necesita?
- ¿En alguna ocasión se ha encontrado que quería salir y no pudo hacerlo porque no había carro? ¿Cuántas veces le ha ocurrido esto?
- ¿En general cree que en Lima se puede tomar el transporte colectivo a todas horas (o a casi todas horas)? ¿Existe una limitación horaria?

La frecuencia de paso del transporte colectivo

- ¿Normalmente cuándo quiere tomar el transporte colectivo tiene que esperarse mucho rato? ¿Cómo cuanto tiempo más o menos?
- ¿Las veces que ha tenido que esperar más cuanto tiempo ha sido? ¿Y esto se repite muy seguido?
- ¿Para usted el tiempo de espera para tomar el carro le supone un inconveniente? ¿O hay inconvenientes mucho más importantes que este?
- ¿En general cree que en Lima los vehículos de transporte colectivo se demoran mucho en pasar o por el contrario pasan muy seguido?

- **La percepción del transporte colectivo como elemento de inclusión social**

- A pesar de todos los inconvenientes que antes citó usted sigue tomando el transporte colectivo, ¿por qué?
- ¿Qué le permite el transporte colectivo? ¿Qué supone para usted?
- ¿Qué está dispuesto a sacrificar con tal de poder tomar el transporte público? ¿Por qué?
- ¿Qué cree que pasaría si disminuyera la cantidad del servicio? ¿En qué le afectaría? ¿Cree que sería un freno a su desarrollo personal y al de su familia?

LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE COMO PASO PREVIO A LA EXCLUSIÓN SOCIAL

- **La renta familiar como condicionante/limitante del uso del transporte colectivo**
 - ¿Puede viajar en TP siempre que quiere o hay alguna cosa que se lo dificulta o se lo impide? ¿Me las podría citar por orden de importancia?
 - ¿Cuánto dinero se gasta al día-semana-mes en transporte?
 - ¿Esto es mucho para usted? ¿Qué parte del presupuesto familiar/sueldo significa esta cantidad?
 - ¿A qué destina sobretodo el dinero que entra en su hogar? ¿En qué lugar queda el transporte?
 - ¿A la hora de desplazarse en transporte colectivo qué mira más: que sea rápido, que sea seguro, que sea cómodo o que cueste menos?
 - ¿En qué medida la renta familiar es un limitante a su movilidad?
- **Movilidad restringida**
 - ¿Alguna vez ha tenido dificultades o le ha sido imposible hacer algo por no poder pagar el pasaje? ¿Le ocurre seguido?
 - ¿Qué inconvenientes o limitaciones le supone no poder tomar el transporte colectivo siempre que lo necesite? Por ejemplo:
 - ¿Ha perdido oportunidades de trabajo por no poder costearse el pasaje? ¿Quisiera cambiar de trabajo y no puede porque no puede pagar el pasaje hasta allá?
 - ¿Tiene restricciones a la hora de buscar empleo? ¿Cuál es el abasto territorial para la búsqueda de trabajo? ¿Ha renunciado alguna vez a presentarse a algunos trabajos por el alto coste de desplazamiento que le supone?
 - ¿Tiene limitaciones para escoger el centro de estudios?
 - ¿Tiene limitaciones para escoger el servicio de salud?
 - ¿Tiene restringidos sus lugares de compra?
 - ¿Tiene dificultades para visitar a familiares y amigos?
 - ¿Le es difícil realizar actos culturales o de recreación?

- **Las pérdidas ocasionadas por la dificultad de desplazarse / de la menor movilidad y sus implicaciones sociales**
 - ¿Qué le implica no poder realizar con normalidad sus actividades cotidianas?
¿Qué cosas no puede hacer por no poder costearse el pasaje?
 - Trabajo. ¿Qué le supone tener limitada su movilidad en cuanto al trabajo?
 - Búsqueda de empleo. ¿Qué le supone tener limitada su capacidad de búsqueda de empleo?
 - Estudios. ¿Qué le supone no poder acceder a los centros de estudios de su elección?
 - Salud. ¿Qué le supone no poder acceder a los centros de salud?
 - Compras. ¿Qué le supone sacrificar la diversidad de lugares de compras?
 - Visitas a familiares y amigos. ¿Qué le supone sacrificar salidas para visitar a parientes y amigos?
 - Cultura y recreación. ¿qué le supone no poder realizar salidas por motivo de cultura y recreación?
 - ¿En qué cambiaría su vida si pudiera costearse los pasajes?
- **Estrategias para superar la dificultad de movilizarse**
 - ¿Cómo hace para compensar la dificultad/imposibilidad de usar el transporte colectivo?
 - ¿No se desplaza?
 - ¿Sustituye los desplazamientos motorizados por desplazamientos a pie?
 - ¿Alguna vez ha hecho un tramo del viaje a pie para ahorrarse parte del pasaje? ¿Cuántas veces? ¿Cotidianamente o esporádicamente? ¿Para hacer qué? ¿Qué distancia recorrió aprox.?
 - ¿Usa estrategias para pagar menos o no pagar en el transporte colectivo?
¿Cuáles?
 - ¿Alguna vez ha “burlado” el pago del pasaje? ¿De qué forma? [*Negociar con el cobrador (china), uso uniforme escolar, decir al cobrador que ya ha pagado, pasarse por vendedor ambulante...*]
 - ¿Comparte taxi?
 - ¿Para ahorrarse el pasaje alguna vez se ha quedado a dormir en el trabajo o en casa de algún familiar o amigo (o similar)?

- **El transporte (de uso público) como elemento decisonal**
 - ¿Cuándo usted decide cuestiones relativas al trabajo, al estudio, a la salud, a las compras, a las visitas a familiares y amigos o en las actividades culturales y de recreación, ¿en que medida tiene en cuenta al transporte?
 - ¿La existencia o no de transporte, su costo, el tiempo de recorrido... influyen en sus decisiones cotidianas?
 - ¿Alguna vez ha pensado en cambiar de lugar de residencia para estar más cerca del trabajo... y pagar menos en pasaje?

OBSERVACIONES FINALES

- ¿Quiere añadir algún comentario o hacer alguna observación sobre los temas tratados?

ANEXO XI

Entrevistas en profundidad: casillero tipológico

N° entrevista	Nombre postizo	Nivel socioeconómico		Se xo		Ed ad				Cobertura de transporte colectivo	
		Pobre	Muy pobre	Mujer	Varón	14-25	26-45	46-60	>60	Mayor	Menor
I	Soledad										
II	Milagros										
III	Mercedes										
IV	Juan										
V	Eugenia										
VI	Nancy										
VII	Olga										
VIII	José										
IX	Emilio										
X	Ruperto										
XI	Marcos										
XII	Rosa										
XIII	Sara										
XIV	Aurelio										
XV	Violeta										
XVI	Carlos										
XVII	Benito										
XVIII	Julia										
XIX	Luis										
XX	Vicky										
XXI	Alberto										
XXII	Daisy										
XXIII	Teresa										
XXIV	Manuel										
XXV	María										
XXVI	Félix										
XXVII	Tania										
TOTAL		14	13	15	12	6	9	9	3	14	13

ANEXO XII

Entrevistas en profundidad: transcripciones

ENTREVISTA I

Nombre ficticio: Soledad

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 46-60, Mayor

Vamos a hablar sobre transporte, pero antes me gustaría hablar de usted, de su familia, de su entorno, la gente con que vive, en que trabaja que cosas no, entonces de allí le voy preguntando. Por ejemplo, ¿Qué edad tiene usted y si está casada?

Yo este, yo tengo 47 años somos tres personas mi esposo y mi hijita, vivimos los tres.

¿Su hijita que edad tiene?

Tiene 12 años. Está en primero de secundaria.

¿Usted que nivel de estudios tiene?

Yo tercero de secundaria; de noche estudiaba.

¿Usted a qué se dedica?

Bueno hago costura, compostura de costura y mi esposo no tiene trabajo seguro, trabaja eventual, bueno él pinta, arregla planchas, arregla lavadoras pero muy poco mandan a arreglar y...

Cuénteme un poco de su casa. ¿Cómo es?

Si bueno, yo vivía cuando era soltera todavía en Lima. Trabaja en una casa, también ayudaba a cocer, hacía flores de tela como artesanía de ahí por intermedio de una señora nos dijeron que estaban invadiendo por acá y más o menos en el 85 hemos venido, a fines de... como para navidad.

¿Recién cuando se comenzaba a formar Juan Pablo?

No, la parte de abajo ya estaba poblada, la parte de abajo la primera zona ya estaba poblada, pero este lado era un cerro, no era así pampa sino cerro y venimos ya con los dirigentes, tenían un dirigente y los dirigentes inscribían y por abajito nos ponían a invadir en las noches, Hasta que cuando ya estaba todo invadido era por dos este... uno que venía por municipalidad que era correctamente y otros que el dirigente escribía y lo ponía por debajo ¿no?, entonces en eso vino una noche, doce de la noche vinimos a invadir y al día siguiente vino la policía y nos desalojó a un cerro. Entonces en ese cerro ya el alcalde y lo mandó representantes dijo no, yo voy a venir a lotizar y allí van ha entrar ustedes, también. Esperen, esperamos como dos meses y eso vino por parte del alcalde sorteó con lo que vino por parte de la municipalidad por qué habían invadido también y nos entregó legalmente un lote a cada uno, nos dio la tarjeta de adjudicación, hasta acá nomás, hasta esta calle. Después de esto paso como un año, y vuelta así la gente vino a invadir, así que así poco a poco en la actualidad en los cerros, ya no hay sitio.

¿Pero siguen llegando la gente?

Siguen llegando. Todos los cerros hasta que ya no hay cerros.

Y cuénteme un poco sobre cómo es su casa.

De ahí este... pagamos una cuota, una cuota, no me acuerdo, creo que de 250 soles. Pero a los dirigentes, no a la municipalidad, a los dirigentes.

¿Esto antes de invadir o cuando ya les entregaron el lote?

Pagamos antes para que nos den pase. Después ya no ya, no hemos pagado nada. Solamente unos gastos administrativos, que se pagaban siempre a la junta directiva, pero ahorita ya no se paga nada, ahorita no.

¿Tiene título de propiedad?

Si, si en el 89 nos dio el mismo alcalde, creo que era el alcalde Castillo, creo que era éste, de ahí pe nos ha dado. Y así varios años he vivido en chocita. En chocita he estado viviendo, yo a lo menos ¿no? En eso vino este... un préstamo de padre, del padre Martines, pero le daban a las personas que estaban este al día, o sea todos los domingos hacían trabajos comunal, en seis de la mañana, dos horas para hacer la carretera porque no había pase, en ese tiempo transporte no había, en la avenida wisse, ahí nomas nos dejaba el carro y veníamos desde ese lugar hasta acá caminando, pero antes yo venia... en Lima trabajaba, venia en la noche y me iba a las seis de la mañana, todos los días. Y ahí también la movilidad era escasa por que íbamos colgados, si salíamos mas tardecito ya no encontrábamos, procurábamos salir mas temprano si es posible cinco y media, así todavía se podía subir un poquito al carro, pero si llevaban un poquito mas, colgados ya, ya no alcanzabas era demasiado, ya no había movilidad y lo mismo para venir, igualito veníamos para venir.

¿Colgados en los carros?

Sí porque era escasez de transporte. Así estábamos, años estábamos así y cuando ya vino agua, desagüe, pero mas o menos movilidad, tenemos... ocho años tendremos, si.

¿Movilidad que llegaba hasta acá arriba?

Sí.

¿Los dos carros? La 45... ¿Y la otra cuál es?

Línea 17. Y había otro también la 57 pero ya se ha retirado. Ya después de eso mercado no podíamos, no había mercado cerca. Todo demasiado elevado. Vendían acá lo que traían. Ellos decían que era por falta de movilidad. Por eso subían mucho los costos. Pero nosotros algunos se iban a La Parada; otros se iban al mercado que está en el mismo paradero 10 Huáscar hay un mercado grande, ahí venden solamente diez céntimos más que en La Parada nada mas. Entonces íbamos caminando pero en media hora caminando, y regresar con la carga, una hora porque teníamos que venir descansando. Y así íbamos. Yo siempre pertencí al comedor y ahí llegaba pescado, íbamos trayendo, así cargando, hasta que no me acuerdo que fecha habrá sido, se organizaron los mismos pobladores, o sea todos los que tenían carros chatarritas así, se organizaron para ir a ese lugar, a ese mercado, para transportar a la gente. Pero unos carros que si cerraban muy fuerte se desarmaban las puertas, se rompían los asientos, entonces le pusieron el nombre de los Picapiedras, Picapiedras lo pusieron. Entonces hasta ahora algunos son Picapiedras otros otra empresa. Son dos empresas, ahora son tres empresas. ¿Por qué decíamos Picapiedras? Porque eran unos carros que si te sentabas ya estaban rotos hasta tu pantalón porque si abrías o demasiado pe el carro apenas nomás caminaba. Así ya podíamos ir. Cincuenta céntimos pasaje hasta ahorita es. Es pasaje normal; no ha subido,

igualito está. Y así con eso ya no teníamos que sufrir, pero antes de eso, ya me adelanté, vino un carro que se llamaba 45,. No, no, no, la 104. Ese carrito ya nos favoreció ya. Llegó mas o menos una cuadra después de Santa Rosa. En ese carrito ya... un poquito mas entraba; entonces ya no caminábamos hasta Wiese. Sino ahí nomás. Ahí sí un poquito podíamos venir.

¿Casi la mitad del camino se ahorran?

Sí, bastante ya... como se llama... ya veníamos mas tranquilo; porque fijo que ya ese carro entraba, a la entrada de Las Lomas. En Las Lomas nomás; abajo, antes de Juan Pablo, para abajo. Y ellos subieron hasta por acá. Hasta la mitad de Juan Pablo hemos subido.

¿Esto antes de que hubieran los Picapiedras?

Eso fueron antes. Los primeritos carros fueron la 104. Y de ahí la 104 también se fue cuando ya vino la 57 creo. De ahí la que vino ya estos carros. Estos carros mas o menos estará 8 años. 8 o 7 años debe estar; esos carros 45.

¿Y la 17 es más reciente?

Sí, también por ahí está. Un poquito más antes creo que está este. Pero ese va a La Parada, no va a Abancay. Porque la mayoría de la gente va a Abancay, a trabajar. En cambio este carro pasa por Barrios Altos y no cubría pues; muy poco. En cambio el 57 si va ha Abancay. Pero se ha retirado, creo que cuando vino estos carros. Y de ahí desapareció ya. Y estos carros están; después la 17 también sigue; y ya los Picapiedra. Últimos ha sido Picapiedra. Sí, aunque ahora ya no es Picapiedra.

¿Pero ustedes siguen llamándolo Picapiedra? ¿Han mejorado un poco, no?

Si, si ha mejorado un poco. Aunque algunos carros todavía siguen así. Pero ya no tanto; se han modernizado ya. Ya con eso vamos y cada... para dos días compramos, tres días o así. Aunque la mayoría de las personas van diario. Más económico le sale. En cambio acá... Por ejemplo un coliflor acá le cuesta dos soles y allá cuesta cincuenta céntimos. Es mucho la diferencia.

¿Pagando pasaje incluso le sale mas barato?

Sí, claro, por eso las personas van allá. Ahora hay bastante, se abastece, y población también ha crecido; porque demasiada población.

Me decía que su esposo está trabajando pero así intermitentemente.

Él me da diario cinco soles. Pero hay días que no me da porque no ha ganado.

¿Y usted más o menos también es igualito?

Bueno... este... a veces gano diario tres soles, cuatro. A veces no tampoco. Así nomás vivo.

¿Y en comida cuanto gasta al día?

Yo saco del comedor... un sol cincuenta... cuatro soles cincuenta para almuerzo y para la noche. En la noche tomamos sopa. Y en el almuerzo comemos segundo. Así nomás.

¿Entonces justito lo que gana alcanza para la comida?

Si porque cocinando no me alcanza porque es muy... No, no alcanza. Porque ahora para cocinar es diez soles para tres. Menos no sale. Para combustible también no sale. Elevado está ahora el combustible.

Una cosa: usted me ha dicho que saca el almuerzo del comedor popular ¿Dónde queda y como va?

Caminando voy al comedor. Está acá a unas cuatro o cinco cuabras.

Y dígame ¿usted es de Lima?

No, yo soy de Apurímac. Tiempo ya estoy acá. He venido de 17 años. Ya pe, ¿cuantos años ya?

¿Y de ahí se vino de frente a Lima? ¿Al centro?

Si al centro. Ahí trabajaba.

¿Y de Lima se vino cuando se casó?

No, cuando estaba sola todavía. Con mi esposo estoy recién 10 años. Yo tenía mi hijito... bueno yo era madre soltera. En ese tiempo tenía mi hijito especial. O sea, tenía rasgo de mongolito. En ese tiempo mi hijito tenía un añito. Donde yo trabajaba dejaba a mi hijito, yo sola me iba porque era difícil cargar por movilidad. Los sábados y domingos nomás lo traía. Ya permanecía sábado y domingo porque era obligado, porque sino vivías también te levantaban tu choza y se la daban a otra persona. Y tenías que hacer vigilancia también por turno, porque así se ha formado el pueblo. Así pues. Y bueno pues cuando mi hijito ha tenido 7 años ha fallecido. Después tuve una niñita. Mi niñita... bueno mi niñita tampoco no es hija de mi esposo. Bueno él ha criado desde sus dos añitos. Bueno con él estoy 10 años.

¿Y por qué se vino de Apurímac para acá?

Bueno toda persona que estamos allá nos imaginamos vamos a Lima, allá vamos a ganar plata, vamos a comprarnos ropa. E inclusive cuando ya... si tienes alguien que te trae ya te vienes. No te importa si dejaste a tu papá, a tu mamá. Era las ganas de cambiar, de hacer cosas nuevas... Aunque la realidad no es así. Claro cuando uno llega es difícil. Pero como estaban mis hermanos mayores ahí me alojaba.

¿Y ahora que ya lleva 30 años viviendo en Lima quisiera irse de Lima otra vez?

No.

Ya está a gusto usted aquí.

Sí, no creo que me vaya. Otro que mi niña ya está estudiando porque allá tampoco no es igual los estudios.

¿Y ahora que está aquí en Juan Pablo quisiera irse a otro lugar de Lima a vivir o está a gusto aquí?

No... no tengo otro lugar para ir a vivir. Acá nomás.

¿Qué le gusta de Lima y que no le gusta?

Bueno de Lima... hace tiempo no voy. Antes iba seguido porque trabajaba pe allá. Pero ahora ya no voy ya; acá nomás. Ya no voy así nomás a Lima. Tiempo que no me voy. Muy raras veces voy.

¿Y qué partes de Lima conoce mas o menos?

Yo de Lima un poco Callao, Ventanilla también. Un poco Callao porque vivían mis hermanos para visitarlos.

¿Y ahora? ¿Habitualmente? Me está diciendo que prácticamente no sale de Juan Pablo.

No; si es que voy, voy una vez al año, cada dos años así a visitar a mis hermanos. Muy esporádicamente. Para visitar también un día porque lejos; dos horas para ir y dos horas para

regresar son cuatro horas. Tengo que salir temprano y venir en la noche; y a veces no se puede. A veces por cuando uno sale debe llevar por lo menos veinte soles. No puedes ir así sin plata. Mejor no salgo. Por eso que no voy, porque no hay plata para salir. Por ejemplo si con niña voy son para dos. Entonces con la justas no voy a ir con veinte soles. Y sin llevar nada. Mis hermanos dirán que estoy loca. Mejor no.

¿Dígame y a parte de estar cosiendo que cosas suele ser en el día?

En las tardes vendo dulces: queques, alfajores...

¿Usted prepara?

Sí. Gelatina... Así, esas cositas vendo. Pongo mi vitrinita en las tardes a partir de la 4 hasta las 8 de la noche.

¿Eso lo hace acá o va a otro lugar a vender?

Acá afuerita nomás, en la puerta.

¿Y lo que cose se lo vienen a buscar acá?

Me vienen a buscar.

¿Entonces para su negocio usted no tiene que moverse de la casa?

No, no, acá nomás estoy. Si es que voy, voy un rato al comedor popular nomás. O voy a comprar para preparar mis queques. Un rato nomás.

¿Dónde está el comedor?

Acá nomás está el comedor. Cada día voy a buscar para el almuerzo. Caminando voy.

Y dígame ¿usted no siente la necesidad de desplazarse?

No, no voy a ningún lugar. No porque lo que necesito lo tengo todo cerquita. Sí, me voy con esos carritos y compro. Siempre se necesita movilidad. Ahora como le digo hay movilidad para ir al mercado. También ese carrito 17 cuando esas personas van a La Parada, va hasta La Parada. Y esos carros van hasta Lima. Esos son los únicos carros que van a Lima, la 45. Hasta Lima, hasta Callao. Mi esposo va hasta Callao. Va con un solo carro y viene también con un solo carro. Bueno si se va esta línea sí va a ser difícil para moverse.

Eso le iba a preguntar: ¿si estos carros que hay desaparecieran usted lo tendría difícil para realizar su actividad normal?

A lo menos estos carritos si desaparecieran seria difícil.

¿Sería difícil para usted?

Sí.

¿Y cuantas veces va al mercado?

Por ejemplo al mercado de acá, al paradero 10, cada vez que tengo necesidad para comprar ¿no?

¿Y eso es más o menos dos, tres veces por semana? ¿Diario?

No, diario no; tres veces por semana yo voy.

¿Entonces sí tiene la necesidad de desplazarse? Por lo menos hasta allá a comprar la comida.

Sí, si no hubiera esos carritos no se puede, no se puede.

Y dígame ¿normalmente cuando se desplaza hasta allá al mercado se va en esos carritos o en otro transporte?

No, no; siempre me voy en esos carritos.

¿Cuánto le cobra?

Mototaxi no, porque mototaxi también hay pero en la parte baja. Hay bastante moto taxi pero no llega, muy poco.

¿Hasta donde llega?

Hasta la primera zona... Hasta la cuarta zona he visto que llega.

¿O sea hasta la posta, la capilla...?

Sí, hasta ahí he visto. De la capilla más arriba. Hay cualquier cantidad de mototaxi, sí. Pero todos tienen clientes.

¿Los Picapiedra si llegan?

Los Picapiedra van llenos. ¿Por qué ha venido esas mototaxis? Porque en la primera zona van llenos. La gente ya no tiene como subir ya. Pasan llenos. Llenan. ¿Entonces que les queda? Irse en mototaxi. Toda manera, parte baja veo que falta movilidad porque de acá va lleno. Ya no hay como subir. A lo menos en la mañana. A esa hora es la que van al colegio los niños, a esta hora no hay movilidad, es difícil. Parte baja es difícil yo lo veo. Pero acá si porque acá está el paradero.

¿La 45 para un poco mas arriba?

Acá nomás, a media cuadrada está.

¿La 17 sí para más abajo?

Sí más abajo.

¿Para ir al mercado siempre coge la 45 o va a veces en el carrito?

No, me voy en el carrito. Sí, porque este va directo hasta allá. Porque estos carros no va ni el 17 tampoco. Solo van los carritos.

¿El mercado está en la avenida Canto Grande con San Martín?

Sí, y la 45 va por Penal, así va, por otro lado. Igual 17 también no va para el mercado. La 17 se va a La Parada. A La Parada van las personas que venden y así.

¿Su esposo trabaja o busca trabajo?

Él está en un... en una esquina donde un señor tiene un triciclo. Ahí arreglan bicicleta. Él se pone ahí con su letrero a ver si le mandan a arreglar algo. O a la pasadita también le ayuda pe a arreglar, limpiar la bicicleta... esas cosas. A veces tiene, a veces no. Cuando ya le solicitan va pues...

Y dígame ¿normalmente a pie hasta donde llega?

Ahora me voy a pie al colegio. Al colegio si me voy a pie. A la subida si tomo carro porque hay mucha subida.

Voy hasta abajo. Hasta la capilla voy caminando. Hasta ahí nomás. De ahí ya tengo que subir con movilidad ya porque cansa la subida.

¿Bicicleta no tiene usted?

No.

Y dígame ¿cuáles son las cosas que le preocupan más como ciudadana?

Bueno actualidad creo que hay mucha movilidad. Demasiado, demasiado ya. Por ejemplo uno viene en la tarde... Mi esposo me dice "yo salgo y llego en tres horas" dice; "hay mucho tráfico".

¿Desde allá hasta acá hay tres horas?

Sí, hay tres horas; y en la mañana llega en dos horas. Porque en la mañana hay menos carros. Él sale de acá a las siete y a las nueve llega. Pero en cambio en la tarde llega a las diez, las nueve. Tres horas se demora. Es demasiado. Movilidad apenas avanza. Mucha movilidad es por Lima. Mucho tráfico.

¿Y es por todo el recorrido o en algunas partes más?

No, más es en Abancay dice; en Abancay. Sí, por el resto no hay, el resto corre mas.

¿Qué es lo que más le gusta y lo que menos le gusta del transporte público?

Demora mucho pues. Sí, menos tiempo. ¿Como sería movilizarse en menos tiempo? Para ahorrar tiempo todo. Cuando es lejos. Por ejemplo cuando uno va a Ventanilla y a Villa María del Triunfo... o sea un carro que vaya directo ¿no? Para llegar rápido. Mayor parte es 2, 3 carros que hay que tomar.

¿Y por lo que hace al tiempo que usted tiene para esperar para tomar el carro? ¿Se pierde tiempo? ¿Mucho tiempo? ¿Poco tiempo? ¿Cómo cuanto mas o menos demora usted para ir al mercado?

Por ejemplo de acá a Lima debería demorar unos 20 minutos nada mas. O 15.

No, me refiero desde que usted llega al paradero hasta que pasa el carro. ¿Pasa mucho tiempo? ¿O poquito se demora? ¿Al toque pasa el carro?

Acá para ir, sí, cada 5 minutos. Sí, pero al regreso si demora un poquito. Demora... puede demorar 5 minutos como puede demorar 20 minutos.

¿La misma 45?

Sí, la misma 45.

¿Y por qué?

Porque hay veces carros vienen seguidito, se juntan varios carros... o a veces este... no sé pero así pasa siempre. No tienen creo... no tienen un control bueno creo. Sí porque debería venir igual ¿no?, como esta saliendo, pero no es así. Pero no es así, se demora. A lo menos los carros, los carros no tienen este... a lo menos en mal trato... por ejemplo mi esposo sufrió accidente en Julio. Sí, tuvo fisuras en el talón y no podía caminar. Entonces él iba con dos muletas. Iba... y gateando subía al carro. Entonces al regreso no lo recogían a él, no lo recogían porque el carro pasaba a toda velocidad y no paraban; entonces que le quedaba él decía al policía que por favor parara un carro para que él suba y estaba así un mes, un mes que así estaba. Él no recoge.

¿Pero él igualito salía a trabajar estando así?

No, estaba dos meses en la cama de ahí salió ya; ya después ya con dos muletas fue caminando ya y así poco a poco iba dejando dejó uno dejó otra muleta, y así con su bastoncito ya. Ahora todavía se le hincha un poquito pero así va.

Dígame ¿normalmente cuando usted quiere salir a ahí donde tenga que ir (al mercado, a visitar a sus hermanos, o vaya donde vaya...) normalmente tiene carro para ir?

Siempre hay, siempre hay un carro que la lleve ahí donde uno quiera ir. Aunque sea dos carros.

¿Aunque sea dos carros, tres? ¿Siempre hay un carro que la lleve desde su casa hasta...?

Ahora si hay; movilidad, ahora si hay movilidad.

¿Y no tiene problemas...?

No, ahorita no hay problema ya; siempre hay carros. Aunque también este... por avenidas hay por dos soles que te llevan tipo taxi. Te llevan pero solo en avenidas. Pero sí hay. Personas que están apuradas se van o a un lugar vas y ya va a cerrar y tienes que tomar este carrito nomás. Si por ejemplo un hospital no o esta alguien internado, de repente ya se va, ya nos van a dejar miras la hora que es tomar esos carros no mas que te queda, rapidito para llegar. Si, si esos carritos también hay. Ahora sí hay así manera de movilizarse. Plata nomás falta.

¿Y cuando va a algún lugar que no conoce...?

Me cuentan mis hermanos en mi pueblo antes llegaban tres días, pero ahora no.

¿Tres días llegaban allá?

Por ejemplo; a mi pueblo pero ahora no ahora llegan, sale hoy día; mañana está allá ya o sea a las cuatro de la tarde sale o una de la tarde, día siguiente a las seis ya está él allá.

Ah! ¿Pero eso para ir a Apurímac?

Sí.

No, no, pero yo me refería aquí en Lima. ¿Si usted tiene que ir a algún lugar que no conoce exactamente igual puede llegar?

Con dirección si se puede llegar, sí.

¿Siempre hay un carro que le lleva a donde usted quiere ir?

Sí, si hay. También he ido a Comas. Sí he llegado, sí he llegado. A lo menos he visto toda Avenida Tupac Amaru. Yo me ido una vez... pero hay carritos, a lo menos combi, cualquier cantidad. Pero así micros es muy poco. Pero combis creo cada tres minutos. Están gana, gana, gana; quieren ganar pasajeros. Sí, así está.

¿Y alguna de las veces que ha salido ha tenido algún problema para llegar por que no había carro que le llevara hasta allá?

Solamente este... yo, yo una vez he querido de nuevo a haya este Comas y eran las seis y ya no había ya; ya no va ya.

¿Seis de la tarde?

Seis de la tarde y ya no había carro para Lima, desde la cinco ya no va dice solamente por acá por cercado regresa pero hasta haya ya no va.

¿Pero había otros carros que si iban?

No, ya no llega para allá, dice. Y no hemos ido. Ahí mismo hemos regresado. Era seis y media, era cerca de las siete creo. Era Comas, kilómetro 22 de Comas. Ya solamente cercado nomás. De ahí nos regresamos ya no vamos hasta haya dice. Son pocas veces las que he salido así en la noche.

¿Y de los que conoce de experiencia propia o de su esposo o de su...?

Mayor parte él va ha Callao. Como le digo con un solo carro él viene, cuando quiere ir, pero dice que cuando él también pasa ya las ocho nueve de la noche ya no hay tampoco porque estos carros también ya a las ocho de la noche así se regresa por Abancay nomás ya no va hasta el callao, entonces ellos que hace hay otro carro, este toma dos carros; o sea toma un carro que pasa por Wisse, baja toma esos carritos, viene con dos así me cuenta él; Eso me cuenta.

¿Cree que en Lima mas o menos que los carros llegan a todas partes?

Sí, de Lima si todas partes, si todas partes va ha Lima sí.

¿Hasta la punta del cerro digamos?

Si, si hay ahora; esa punta del cerro, cerro San Cristóbal dice que hay un carro que lleva dice aunque yo nunca he ido pero a mí me han contado ya no caminan pues, antes caminaban dice hasta el cerro pero ahora dice que hay un carro especial que va, cada rato van subiendo; no se nunca he ido. A mí me han contado. Sí pues, por eso le digo que ahora ya hay movilidad bastante. Si, no hay mucho problema, no; no ya no hay.

¿Cuándo sale a comprar a que hora suele tomar el carro?

Cuando me voy en la mañana no a cualquier hora porque en la tarde ese mercado grande esta a las ocho, antes no hasta las tres así no mas, ahora no pe; la misma gente va ha comprar para la que cocinan van a las siete de la noche, se van a comprar con su bolsas; bueno ahí están vendiendo hasta las ocho. Entonces esos carritos hay hasta las diez.

¿Hasta las diez los Picapiedras?

Sí, y dice que hay diez para ir al mercado. Pero en el Wisse amanecen.

¿Siempre hay a todas horas?

Toda la noche, toda las noches están estos carritos. Si pero cuestan un sol a partir de las doce o una es un sol hasta las cinco de la mañana, un sol cuesta. Sí hay, mi esposo si ha venido una, dos de la mañana.

Eso le iba a preguntar ¿alguna vez qué haya una emergencia o lo que sea y ha tenido que salir a una hora así...?

Si, si te lleva; esos carritos si te llevan donde idicas pero que sea cercado no mas porque no tienen permiso para Lima solamente por acá no ma va, por ejemplo a la posta esta mal, una vez yo también estaba mal tres de la mañana yo he ido hasta el hospital me han dejado; hospital media cuadrada el paradero...

¿Acá por Wisse o por la avenida Canto Grande pasaran toda la noche también?

Sí toda la noche hay movilidad.

¿Y en cantidad suficiente mas o menos?

Si hay, porque mi esposo me dice que si hay porque yo tomo hasta tres carros tomo dice, porque le gusta la pelea de gallos. Entonces los domingos se va y viene a las dos de la mañana a la una viene. Cuando está sano.

¿Y a pesar de que viene a esta hora igual puede...?

Si hay dice, si hay combis que vienen de todas partes, sí; si encuentra.

¿Y en general cree que en Lima mas o menos también se puede tomar carros a todas horas?

Ajá. No hay problemas para movilizarse a todas horas, no hay problema; si hay carros. De repente tiene que esperarse un poco mas pero...

¿Cuándo quiere tomar un carro tiene que esperarse mucho rato?

Para eso hay que tener suerte. de repente a pasado ya o ha pasado dos carros seguidos, tenemos que esperar 20 minutos; 15 minutos siempre.

¿Pero máximo...?

Más no.

¿Normalmente?

20 minutos será, si.

¿La mayor parte de las veces tiene que esperarse un poco o tiene que esperar mucho?

No, poco, poco.

¿Le resulta un inconveniente el tiempito éste que tiene que esperar?

Solamente por el miedo que te van a robar. Porque hay muchos.... Muchos arrancan pe tienen fuerza y te arranchan así, están en grupos mas por eso.

¿Es por el miedo? ¿No por el tiempo en si?

No tanto por el tiempo. No, a veces uno no marca la hora no, mas que te van a robar cuando vas a comprar ahí; da miedo.

¿Y alguna vez ha desistido de tomar el carro porque no pasaba?

Sí, a veces te están siguiendo y tienes que subir nomás a cualquier carro. Ya después te pasas para el carro normal. Bueno es así cuando sientes que hay peligro.

Sí, ¿pero que se haya cansado de esperar porque no pasaba el carro?

A veces en Abancay es un poco difícil tomar porque tienes paradero pero no respetan paradero, de repente por rincón pasas no para ya perdiste uno, tienes que esperar otra vuelta; a veces hasta dos pero tienes que saber también donde te vas a parar para tomar, no para.

¿Pero aunque tenga que esperarse un poquito siempre pasa?

Sí hay, siempre hay. Aunque tarde un poquito, siempre hay ahora si hay.

¿Nunca se ha regresado a su casa por que el carro no ha pasado?

No solamente le digo que una vez iba a ir a comas, ya no he ido para allá como se regresaban a mitad de camino no mas, de repente habrías otros carros pero como uno no conoce no sabemos.

¿Y en general en Lima usted cree que los carros se demoran mucho en pasar o pasan bastante seguidito?

Seguidito, seguidito; ahora hay movilidad demasiado, bastante movilidad hay ahora.

¿Usted cree que Juan Pablo esta bien comunicado con Lima?

Si, son el único carro que hay, si el único nomás; la única línea nomás hay, tiene gente. Faltaría uno mas, una línea mas.

¿Pero de todas maneras con la que hay se puede llegar?

Sí, va lleno. Ese carro va lleno. Llenos van.

Y dígame así en general ¿Qué opinión tiene del transporte?

Que una línea mas venga.

¿Pero en general de Lima? ¿Le parece que todo el transporte es bueno? ¿Es suficiente para hacer las cosas que tiene usted que hacer? ¿O debería haber mucho mas?

No así esta bien. Antes sí no había carro. Hay bastante diferencia porque antes por ejemplo ya no te sentabas ya era demasiado pero ahora ya te puedes sentar, o sea los carros ya no están pe; ya no te vas como carnero ya, empujando que te ibas pero eran todos sitios antes era así, pero ahora te puedes... pero hay horas que vienen... pero hay una horita no mas. Creo que es en la tarde y en las mañanitas también, pero como será una hora pero después normal puedes sentar.

Y del transporte ¿Que es lo que es lo cambiaria usted, que mantendría, que diría que eso esta bien; que esta parte del transporte esta bien y esta otra parte no esta bien y al cambiaria?

Como le digo este seria pues un por ejemplo; uno va de acá al callao de ser una carro que vaya directo no, como tren. Para llegar mas rápido, el tiempo es lo que mas preocupa. Demora mucho. Si, o sea tener paradero cierto lugares va lleno porque acá demora mas porque demora mucho acá así no ma a media cuadra no paran y yo creo si tuvieran un paradero ciertos sitios podría llegar mas rápido...

¿Pero a pesar de este inconveniente igual toma carro?

Claro; que transporte seria pue cambiar. ¿Ahora transporte mas adelantado?

Bueno están haciendo en Lima... de Villa el Salvador hasta Comas están haciendo algo así como vía expresa.

Si, por ejemplo ahí si rapidito llega.

Y dígame ¿que cree que pasaría si disminuyera la calidad de transporte? ¿Si estos carros que la llevan a todas partes mas o menos no estuvieran? ¿Por ejemplo si la 45 desapareciera seria un problema para...?

No, seria un problema. Aquí hay mucha población hay. No creo. Más bien tiene que venir uno mas, una línea mas. Ahí estará bien. Porque es el único que va para Lima. El otro va a La Parada. Serían dos que van para Lima; seria bueno.

¿Y siempre que quiere viajar puede hacerlo?

Sí.

¿Acá en Lima?

Sí.

¿O hay alguna cosa que se lo impide?

No.

Antes me hablaba que la plata...

La economía es la que manda. Por eso es que no voy. A mi hijita ya no llevo ya porque, por ejemplo, ella quiere ir porque no conoce... claro que hago mal pero no hay plata pues. Si para mal comer nomás estamos ganando. Claro que yo podría ir trabajar no; mujer joven todavía debería ir por Lima tiene que, yo sufro de asma, tengo hernia, prolapso entonces yo no puedo por ejemplo; cuando uno sufre de asma no puede ni lavar.

Me estaba diciendo que la plata le impide hacer...

Sí, mi niña me dice: mamá, no me llevas a conocer Lima; yo no conozco. En cambio mi sobrina sí conoce; como tomar carro, todo. Ella no; no la llevo. Uno de esos también es la plata ¿no? Cuando yo puedo ir a trabajar lavar así, yo no puedo lavar porque ahí mismo lavo, huelo el detergente estoy mal con él, tengo que irme a emergencia y por eso que no salgo.

Claro, mas gustaría si fuese a trabajar.

Sí, así me ha pasado por ejemplo; pues yo en el comedor estaba ayudando pero como son tremendas ollas día siguiente estaba hiendo a emergencias porque estaba transpirando y ya se me había cerrado pecho ya tuve que ir y eso cuanto me ha costado claro treinta cuarenta soles para nebulizarme de ahí ya no ya y me cuesta mas, por eso prefiero hago así aunque centavos pero... y aguante la niña pero no puede abandonada tampoco, claro; como ahorita tengo que estar viendo también. Pero así trabajo.

Entonces ¿Cuánta plata se gasta...?

Por ejemplo mi esposo ya tiene 60 años ya él. Tampoco consigue trabajo ya. Es muy difícil, muy difícil ya. Así es joven.

¿Mas o menos cuánto se gasta de pasaje al día o a la semana?

Él gasta dos soles, dos soles diarios uno sol para ir un sol para venir, dos soles.

¿Y usted gasta me dijo tres por semana?

Ir al mercado, tres soles; tres... un sol, claro; cincuenta céntimos para ir y cincuenta al para venir entonces es un sol...? si...

¿Y esto es mucho para usted...?

Bueno eso es un poco cómodo no, porque me resulta lo que voy a comprar pe; va ha conseguir mas barato. En cambio acá en el salero un kilo de huevo acá le cuesta tres soles sesenta allá esta dos cincuenta; hay muchas cosas que tengo que estar saliendo un poquito mas barato por poder hacer mis queques; ya que acá no voy a ganar nada. Por ejemplo voy haciendo un queque acá estoy ganando en mi queque dos soles, en cambio hiendo allá ya gano ya este... cuatro cincuenta un poco mas o sea sumando pasaje con todo.

¿Para que salga a cuenta necesita ir mercado?

Sí, siempre necesito ir a comprar allá en carro.

¿La mayor cantidad de plata que usted se gasta en la casa para que es?

Comida. Si yo gasto la mayor parte del dinero... si yo compro 6 panes por ejemplo; yo hago soya en el desayuno. Hago soya; pero hago soya para tres días ya, compro medio kilo, está a un sol veinte; si eso yo lo muelo... tengo un batancito muelo, preparo para tres días y lo guardo en la refrigeradora ya; eso lo caliento nomás y son 6 panes ya, sesenta centavos. Nada mas. Usted cree que le estoy mintiendo ¿no?

No, no, no, para nada. ¿Qué es en lo que se gasta más plata diariamente?

Para salir a la calle. En... para transporte se gasta plata. Por ejemplo yo con mi niña, como le digo, 20 soles. Ya no le compraría nada. Pasaje nomás gastaría. Porque ella pagaría un sol. Ella mide un metro sesenta y tiene 12 años y ya ella no va ha pagar medio pasaje; no le creen.

Porque... ¿a donde va su hija?

No... un ejemplo que podemos salir por Lima. Ella pagaría un sol. No voy a pagar medio pasaje por ella porque no la creen que tenga 12 años. Claro que cuando son niña tienes pagar medio pasaje. Pero ella no, no le aceptan a ella. Ella va caminando nomás. Al colegio de secundaria. Acá bajo nomás, en Juan Pablo.

¿Va y viene caminando?

Sí, si. Cuando ella quiere venir... porque yo le doy cincuenta centavos, cuando hay a veces le doy un sol, cuando no hay le doy cincuenta centavo, nomás para su cualquier cosita. Ella viene con este... con veinte centavos. A la hora de la subida. Veinte centavos paga.

¿Pero ella o cualquier niño?

Cualquier de por acá de Juan Pablo. Sí, acá bajo veinte centavos paga. Esos carritos no. Esos no te cobran veinte centavos, no. Cincuenta centavos cobran. Aunque vengan de acá a dos cuadras. No te rebajan ellos, no. Te cobran igualito. Ellos no te rebajan. Pero en la 45 todos los chiquitos dan veinte centavos. Algunos hasta diez centavos le dan. Suben pues en mancha. Diez centavos, veinte centavos. Otros ni pagan. Pero como suben en grupos los recogen. Antes no recogían tampoco. Ahora si recogen. No recogían a niños escolares, era difícil. Pagan veinte centavos ¿quien va a recogerlo? – dicen. Pero como ahora hay bastante movilidad... Aunque sea algo sacaran pues. Peor que no saquen nada. Como hay competencia. Sí hay bastante competencia. En cambio estos carritos no. Estos carritos no reciben ni veinte, ni treinta centavos. Cincuenta centavos. Sino no lo recogen ya, no lo recogen. Así es.

Y dígame ¿a la hora de tomar un carro qué es lo que mira mas: que el carro sea rápido, seguro, cómodo... o mira la plata?

Ah sí. Mi esposo ya lo conoce. Dice ah no, este carro no porque me deja botado a medio camino. Este carro tampoco porque el asiento es mas incomodo. Este carro en cambio, este tiene los asientos mas bonitos. Mejor me voy en este.

Pero a las finales siempre que tiene que ir a algún a otro lado ¿lo que mira mas usted es la plata?

Así es, sí. Por decir, si puedo ir a un lugar con un sol no voy a ir con un sol cincuenta. Porque es más caro ¿no? Sí, seguro tomando dos carros, ah me va salir mas caro.

¿Entonces usted prefiere tomar uno que valla directo?

Uno que valla directo aunque sea menos cómodo.

O sea, al final lo que usted mira mas es la plata. Que le salga mas barato.

Claro porque sin plata... No, no; la plata es la que manda. Todo hace la plata. ¿Sino como movilizas?

Y dígame ¿alguna vez ha tenido dificultades o le ha sido imposible hacer algo por no tener plata para pagar el pasaje?

No nunca. Siempre he tenido plata para pagar pasaje. Si no tenía plata no salía.

Pero a veces de repente quería salir a hacer unas cosas pero como no tenía plata ya no salía.

No, siempre he guardado. Aunque sea cincuenta centavos he guardado. Pero he subido al carro.

¿Y alguna vez se ha quedado botada porque no tenía plata para el regreso?

A mi no, personalmente no. Pero si me han contado. Por ejemplo un familiar me ha contado hace... una semana pasada que con su hijito que era su cumpleaños, donde su hermana iba dice. Con su pasaje de ida nomás. Bueno como pequeño todavía... Total que llegan donde la hermana y no esta la hermana. Porque dice que la hermana vive en un sitio residencial dice. Entonces dice que total están esperando en la puerta y esperando y de allí dice que pasa serenazgo y miraban a cada rato que hacía esa persona allí sentada, tantas horas esa persona ahí sentada. Total que tenia que... el niño ya pedía dice. Tengo hambre mamá. ¿Pero como nos regresamos si no hay plata? Dice que no sabia que hacer, dice. Si no hay plata ¿cómo? Y no estaba la hermana. ¿Y a qué hora regresara? Total que ella se acuerda, dice, que a 10 cuadras vivía una prima que es padrino de su hijito. Dice que fueron caminando 10 cuadras y llegaron y no se encontraba el padrino. No está, dice. Ha salido. Estaba la señora nomás. Bueno, la ha hecho pasar y entonces, ya pues, la ha hecho pasar y conversando. Y ahí dice que ahora... ¿a que hora viene ella? No se atrevía ha pedir que la prestara pues para pasaje para regresarse. Pero antes que le diga dice que la madrina dice que le dijo: toma tus diez soles, tu propina. Nunca, nunca me ha pasado. No sé. A personas le ha pasado ¿no? No tenia plata para... A mi personal no me ha pasado.

¿A veces tiene limitación por cuestiones de plata para el pasaje? Por ejemplo: a su hija la llevaría a otro colegio pero tiene que pagar más pasaje...

No, por eso yo no la llevo al otro colegio. Porque yo sé que no voy a poder. Yo cuanto quisiera poner ¿no? Pero yo se tengo que ver primero... De repente no voy a tener pasaje. ¿Y como lo mando? No voy a poder mandarlo. Por eso que cerca nomás lo he puesto. Así no importa, el día que no tenga que vaya caminando.

¿Y por qué quisiera mandarla a otro colegio?

Bueno, quisiera mandarla a otro colegio por lo que como este de acá solo va la gente bien pobre casi no tiene nada y mandan también a malos profesores. Bueno, también no es que los profesores sean malos pero es que no les dan nada y la educación es mala. En otros colegios nacionales la educación es mejor que en este de aquí. Claro, no es colegio particular pero es mejor que el de acá de Juan Pablo. Pero ni modo, si no hay para pasajes no puedo mandarla allá. Se tendrá que quedar acá nomás.

¿Y para ir a comprar también tiene limitaciones?. Dice que iría a La Parada pero...

Como no tengo para ir hasta La Parada acá nomás compro.

Igual para visitar a sus hermanos o familiares. O a algunos amigos.

Sí, iría mas seguido pero no hay plata para ir a visitar ya. Ya no voy hace tiempo. Y cada año que pasa es... menos plata tenemos.

Y por ejemplo ¿para ir a algún lugar a...?

A lo menos a mi tierra quisiera ir. Pero demasiado ya. Ni soñar ya. Por lo menos tienes que llevar tus 300 o 400. Sí, porque tu pasaje nomás ya son 200. Imposible. Tendría que sacarme la lotería.

¿Y cómo hace cuando necesita hacer un viaje, un desplazamiento, por aquí por Lima y no tiene plata?

No voy.

¿Ni para comprar para la comida?

No voy porque me fío en la tienda. Hago mi queque... Así varias veces he hecho. Hago mi queque... y yo no he tenido plata ese día y me faltó queque para ese día vender y ya le dije a la señora fíame. Después vendo y te doy. A las 8 te pago. Así he hecho varias veces. Y no he ido. No he ido porque en pasaje nomás un sol cobran. ¿Y con que plata voy a comprar?

¿Y alguna vez ha usado alguna estratagema para no pagar en el carro?

No, yo no. Si no tengo no voy, pues.

¿Y sabe de alguien que lo haya hecho?

Así hacen los niños a veces. Para regresar en lugar de pagar 20 pagan 10. Suben nomás y cuando pasa el cobrador "no tengo plata". Y no los hacen bajar. Bajan donde deben bajarse. De allí está cerquita pues. O hay algunos que dicen "me he equivocado de carro, me bajo". Sí, pero nunca he hecho yo. Pero hay personas que si hacen. A veces pasa "¿que carro he tomado?" "Yo voy a tal sitio" dice. "Entonces bajo". Yo creo que ese... creo que no se ha equivocado. Este lo que pasa es que no tenía pasaje y así ha hecho para no pagar. Antes yo iba a Lima a diario. Pero ahora ya no. Años que no voy. 6 años, 8 años.

Dígame, ¿sabe si alguien se ha quedado a dormir en el trabajo o en la casa de algún familiar o amigo porque no tiene para pagar su carro?

No. Si no tiene plata mi esposo camina. Camina 10, 20 cuadras camina. Por ejemplo él me dice todo el día yo he caminado 10 cuadras, 20 cuadras. Él no come, no almuerza. Viene en la noche recién almuerza. Todo el día no come, no hay plata pues. Para la venida, cuando no hay cincuenta céntimos él camina. Un cliente vente a tal sitio, son 10 cuadras para ir y 10 cuadras para venir, son 20 cuadras, y así camina. Algunos cuando no pueden pagar pasaje diario se quedan. O sea lunes en la mañanita se van a trabajar, pagan su pasaje, se que dan a dormir allá toda la semana. Dentro de Lima mismo. De repente se quedan toda la semana. El viernes, sábado, cuando salen del trabajo día de descanso ya se regresan a su casa ¿no? Y se ahorran el pasaje de toda la semana. Pero él no. Siempre él a llegado como sea. Prestándose, como sea siempre ha llegado. Pero una vez él tenía un sol dice, pero había sido falso. Entonces pasando por Acho por ahí cobra. Está falso, bájate, dijo cobrador. La plata está falsa. ¿Qué le quedaba?, dice. Tenía un martillo que llevaba. Tuvo rematar a un sol para irse. Porque no puedes andar sin plata. Nadie te lleva sin plata. Así me cuenta.

¿Y por el hecho de no tener pasaje ustedes dejan de hacer cosas?

Sí.

¿Cómo qué cosas?

Ya no puede ir pues a lo que... lo que habías pensado hacer. Por ejemplo mi hijita gustaría visitar Lima, pasearse... pero no se puede pues. O por ejemplo algunos de sus primos no conoce ella. Quisiera que la lleve pero cada día que pasa no hay plata. Peor está cada día. Yo le digo a ella: estudia, termina, ya cuando ya trabajas ya tú me llevas pues. Así le digo. Ella también comprende todo la situación que vivimos.

¿A ustedes les afecta bastante el hecho no tener plata para el pasaje?

Sí. Ella quiere irse hasta metro nomás también. Pero no se puede.

Claro, si usted tuviera plata para pagar pasaje..

A lo menos un ingreso pues, un trabajo; A lo menos mi esposo tuviera un trabajo... Siquiera ganara diez soles diarios sería algo... Pero no, no.

Resumiendo: antes me decía usted que el transporte estaba bien porque llevaba a todos lados donde quería ir...

Claro, para las personas que quieren movilizarse si hay transporte. Lo inconveniente es que no hay plata. Ahora si es la falta de dinero para movilizarse. Antes quería movilizarse pero no había movilidad. Antes había plata pero no había movilidad. Y ahora hay movilidad pero no hay plata. Por ejemplo, mi sobrino trabaja... es cobrador. Día domingo muy poco ya. La gente ya no es como antes dice. Día domingo vacíos viene los carros. Antes no pues. Antes se paseaba la gente. Tan mal está el país. Nadie sale a pasear. Por eso ahora yo le digo: ahora lo que no hay es dinero para movilizarse. Movilidad hay. Te ruegan para subir al carro. Pero plata no hay para ir a pasear.

Muy bien señora. Nada más. ¿Quisiera agregar algo más a lo que hemos hablado?

Mmm... No sé.

Gracias entonces. Le agradezco mucho su atención.

ENTREVISTA II

Nombre ficticio: Milagros
Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 14-25, Mayor

¿Usted es de Lima?

No, soy del Cusco.

¿Por qué se vino a vivir Lima?

Bueno... acá.. porque por lo mismo que éramos huérfanos. Mi mamá no nos podía... o sea, la educación. Tal vez la comida nos podía dar lo que podía de la chacra pero la educación ya no había para cuadernos. Entonces como una de mis hermanas ya estaba acá, a los doce años se vino; yo fui al año nomás de ella. Mediante ella nos hemos venido todas.

¿De a poquito se han ido viniendo?

Sí. Pero no pensaba por mejorar ni mucho menos para sobresalir como cualquier persona sale. Yo era más ingenua. Llegué acá a Lima y luego ya me quería regresar. ¿Por qué? Porque yo no pensaba en mi mejoración ni en nada sino que yo quería comer. Cuando yo he entrado acá después de mi tía un mes que estaba en su casa entré en Breña con unas abuelitas y peor todavía. Daban comida poquito, contadito y yo no estaba acostumbrada a comer así.

¿Por qué... a qué edad me dijo que vino?

A los 14 años. Y al final de todas maneras me quedé. Y trabajaba en una casa... después en otra... Y ahí si quise estudiar. Quise estudiar porque sin el estudio no había nada mejor ni siquiera para poder expresarse con otra persona. Yo sabía hablar quechua nomás. Y así poco a poco me quedé. Después de tres años vuelta con mi hermana a viajar. Después ya con la libreta electoral, todo. De ahí ya no me acostumbré. Y así me regresé y así estaba trabajando y estudiando y poco a poco a todos mis hermanos íbamos hasta acá trayéndolos. Uno por uno, uno por uno. Y así todos han llegado a Lima. Y todos han terminado quinto menos yo.

¿Y por alguna razón?

Sí, o sea yo me casé pues. Y así con mi hermana mayor sustentábamos a todos los hermanos que íbamos trayendo. Íbamos comprando con nuestro sueldo la ropa, algún cuaderno. Y así hemos traído a nuestra familia. A la vez a mi mamá pues le mandábamos unos centavitos que nos ganábamos. Y así, así, hasta el último de mis hermanos nos hemos traído.

¿Todos están aquí en Lima?

De ahí se fueron cada uno. Ahora uno está en Argentina.

¿Ha pensado en irse de Lima?

Sí, yo un momento pensé... porque con la situación que uno vive acá ya no hay nada. A veces es difícil la vida acá. Vendiendo la casa todo pero hay veces uno... después alguna vez he avisado a las señoras si sabían quien me quería comprar la casa pero me quieren dar menos

de lo que uno pide. Y encima ni siquiera es mi casa, es de Mi vivienda. O sea pago al banco o es que lo vendo a la señora, no sé cual de ellos. O sea difícil está la situación porque ni siquiera es mía. Por eso a veces a mi esposo le digo: no mejor si se queda como está. Hace tres meses volví a ir al Cusco y lo vi la situación todo. Con capital algo se puede hacer pero sin capital ¿qué haces en Cusco también? Y a parte la familia se queda partido. Mis hijos con mi esposo y yo en Cusco... ¿Qué hacemos? Es muy difícil. No se puede. Así que tengo que retornar y otra vez con la mente con volver sobresalir haciendo mis tejidos y sobretodo apoyando a los demás mamás que también están en la misma situación o tal vez peor que yo. Para que puedan ganar siquiera para un tarro de leche. Y así estamos, ayudándonos unos a otros.

¿Y si para mejorar tuviera que salir sí lo haría?

Claro, lo haría. Y hay veces las mamás no solamente yo estamos dispuestos a cualquier cosa que haya trabajo nosotras estamos dispuestas a hacer. De lo que sea.

¿Y como fue que se vino a vivir a Juan Pablo?

Por el motivo de mi hijo de asma sufría. Dos veces me fui al Cusco vivir también. Dos veces lo abandoné a mi esposo; como no había comprensión nada... por la salud de mi hijo. Pero igual la situación allá también: hace frío, hielo, el hijo se enfermaba, igual llevaba a hospitales, todas esas cosas ¿no? Hasta que mi mamá me dijo pues: ya te casaste y como tu esposo tiene terreno allá en Cantogrande ándate a su terreno. Pero igual no tenía dinero ni para venir para acá. Y mucho menos mi esposo no me quiso traer. Preferiría que alguien se agarrara este terreno menos que yo ingresara. Pero con tanta amenaza y algo así un domingo vinimos con él más acá a ver la que estaba el terreno pampa, entonces la vecina nos llamó y como la vecina tenía dos lotes... yo le conté la historia de mi hijo y me dijo: porque no te vienes de una vez y le dije que me alquilara su casita. Listo me dijo. La fecha quedamos. Yo cumplo la fecha... y así me vine pues. A mi tía me fui llorando para movilidad. Aunque no tenía muchas cosas pero igual la movilidad cobra. Ochenta soles me ha cobrado. Mi tía me ha dada como ciento cincuenta. Toma hija y anda de una vez; si tu no lo hace nadie lo hará. Como ya conoce quien es mi esposo entonces ya me apoyó. Y así me vine donde la vecina. Estaba cuatro meses ahí viviendo.

¿Esto que año era?

En el noventa y nueve. Y ahí estábamos donde la vecina cuatro meses y de ahí salimos a... O sea, acá hemos aplanado hacemos nuestra choza de esteras y un poquito de triplay para el niño que sufría de asma. Hemos aplanado el piso así nomás. Barro, pisoteando con... aplanando, aplanando. Y ahí lo tenía a mi hijo. Y cuando vino Banco Vivienda después de ocho meses que estaba en la choza... Banco Vivienda fui hacer los trámites. Y así es lo que estamos acá. Pero ya más o menos siete años ya estoy acá.

Y dígame ¿se encuentra a gusto en Lima? ¿Qué cosas le gustan de Lima? ¿Qué cosas no le gustan?

Bueno mira, yo he comprobado, y eso que yo soy de Cusco, he comprobado porque... en Lima será que tantos años, desde catorce años, ahora treinta y cinco años, son como veintidós años veintiún años que radico en Lima, me gusta porque acá en lo que sea aunque sea un centavo que te ganas porque Lima es Lima pero provincias donde nosotros venimos también es difícil ingreso de dinero. Tendrás comida, lechuga, tomate, pero ¿y plata? No se encuentra tan fácil. Pero acá claro la vida es difícil pero... con el trabajo aunque sea un sol dos soles rápido se consiguen. Acá en Lima por lo menos si habría trabajo al alcance de nosotros ahí podríamos

estar bien ¿no? Aunque sea comedor popular no importa pero siquiera hay mientras que hay trabajo. Eso es lo que me gusta de Lima.

¿Y de Juan Pablo qué le gusta y qué no le gusta?

Juan Pablo o sea es Lima. Juan Pablo, en la zona donde vivimos, acuerdo es con el mercado, es un poco cómodo para nosotros. Y si vamos más allá, o sea, a otra parte de Lima, cuesta más caro y nosotros ya no alcanzamos.

¿Igual para la vivienda como por ejemplo para cosas de comida...?

Igual cuesta para... como para nosotros. Por eso estamos un poco siquiera o sea con la comida un poquito ¿no?

¿Conoce Lima más o menos? ¿Toda Lima? ¿Una parte de Lima?

Sí, si conozco, porque yo he trabajado mayor parte acá en Miraflores, San Isidro... o sea, mayor parte conozco San Borja, por ejemplo la avenida Arequipa, Surquillo, Chorrillos, San Juan de Miraflores, Villa María, Villa el Salvador...

O sea, el Cono Sur. ¿Y hacia el Cono Norte? Ventanilla, Comas, Carabayllo, Puente Piedra...

Más o menos, más o menos.

¿A qué partes va habitualmente de la ciudad?

Habitualmente acá nomás. Hasta el Rímac nomás llegaré diario pues porque de ahí es la que compro mis hilos.

Ya, en el mercado de Caquetá.

De ahí me doy vuelta y otra vez estoy acá. A las quinientas iré a visitar a mi tía pero me cuesta más pasaje. Y voy porque mi tía me devuelve mis pasajes. Mi tía como sabe la situación como vivo... no es que yo lo pida sino que ella me lo da. A veces no me da ganas de ir porque pienso que creará que nomás voy por dinero. Aunque mi tía me dice: no pienses eso. Si tu vienes a verme como estoy tu ven tranquila y... si yo tengo mi voluntad pues yo te doy.

¿Dónde vive ella?

En Surco.

¿En Juan Pablo hace vida?

Acá es lo que radico.

¿Y más o menos las cosas cotidianas las hace aquí en Juan Pablo?

Claro.

¿Y puede desarrollar su actividad normal, cotidiana, de usted sin salir de Juan Pablo?

No. Necesariamente tengo que salir para hacer mis cosas de diario... Al centro de Lima o hasta Gamarra, por último, si quieres comprar un polito o algo ¿no? por los hijos.

¿Y por cosas de salud de sus hijos?

Por emergencia... hasta La Victoria.

O sea... para su vida cotidiana tiene que salir necesariamente.

Claro. Porque acá no es tampoco tanto. La comida nomás. Porque si la ropa también es en Gamarra... La que traen a Juan Pablo es otro precio. Pero como nosotros no estamos para

gastar eso un sol más, pues tenemos que caminar más allá que es La Victoria donde venden ropa a precio asequible.

¿Qué actividades son las que hace habitualmente?

Lo que hago es la artesanía.

¿Artesanía como?

O sea... con hilo la que se llama cola de rata. Eso es la más barata. Claro, hay calidades distintas. Con esto hago carteras, bolsos, adornos de Navidad...

¿Con qué periodicidad más o menos va a comprar? ¿Cuántas veces a la semana, al mes? ¿Va diario?

Ah, no. yo voy una vez a la semana. Los sábados.

¿Y lo único se va allá, compra el hilo y se regresa?

Claro, a la vez me traigo unos cuantos puntos. Y a la pasada tengo que aprovechar el tiempo lo máximo, estudiar unos minutos, lo posible, cuarto de hora, media hora en cada puesto, sacar otros catálogos y a la pasada comprar mis hilitos y media vuelta. Porque yo no puedo ir todos los días porque tengo que cocinar, tengo que recoger a mis hijos, que ella va al jardín. A veces... ¿el sábado porque voy? Porque mi hijo no estudia y entonces se puede quedar con mi hija de cuatro años.

¿Y esporádicamente? ¿Se va a Gamarra? ¿Se va a visitar a su tía?

No, yo voy, como te digo, voy una vez al mes. Más estoy pensando en mi trabajo que en visitar a mi tía.

¿Y hace otros viajes a parte de visitar a su tía?

A veces voy a visitar a otros familiares o a algunos amigos cuando sé que alguien me entero que está mal o algo así ¿no? para eso es lo que salgo.

¿Para usted el viajar, el desplazarse, es una necesidad? ¿Es una obligación?

Mmm....

Digamos ¿si no pudiera viajar podría hacer lo que hace normalmente?

No, sin viaje no se puede pues. Claro porque es necesario la movilidad. Porque ahora más que todo también hay muchos carros... ahora hay más facilidad como quien dice ¿no? Plata claro que no hay. Pero carro si hay ahora en cada esquina. Entonces más rápido es ahora porque antes el carro se demoraba más, más horas. Ahora no. El carro es ahora velocidad porque hay mucha competencia. Uno gana y otro queda y uno gana y así. Entonces de esta manera uno va llegando más rápido. Sobretudo a partir de las nueve ya no hay, o sea, mucha gente. Ya están mayoría en el trabajo. Antes de las seis tampoco no hay mucha gente. Pero a partir de las seis si hay gente que regresan todos a su casa.

¿Y normalmente para ir a estos lugares fuera de Juan Pablo como va?

Yo tomo dos carros. Uno que es hasta el diez y de ahí tomo otro carro. Entonces desde mi casa estoy prácticamente media hora, desplazando con dos carros.

¿Siempre se desplaza igual?

Sí.

¿Cuándo los niños se enferman como va?

Igualito tomo carro. Cuando se enferman los hijos, ahora que hay Hospital Solidaridad de la municipalidad, hay mejores doctores, y a parte es la atención más rápida, las medicinas más barato, igual tomo dos carros. Y es cerca, pero igual se toma dos carros. Cincuenta y cincuenta se paga. Ida y regreso son dos soles igual. Porque caminar... cuando uno está mal no puede caminar. Tiene que tomar el carro. Aunque esté a dos cuadras tiene que tomar el carro.

¿Y para comprar la comida del diario o cosas que hacen falta para la casa? ¿Lo hace aquí en Juan Pablo...?

No, yo voy al Diez. O sea, yo me compro para tres días. Entonces al mercado voy dos veces a la semana ¿por qué? pues por la economía, por ahorrar. Porque siquiera un sol a mi me hace falta para un kilo de naranjas. Hay veces los sábados que voy a Caquetá, a la pasada compro en el Diez y estoy ahorrando en pasaje inclusive porque en Diez estoy comprando mis cosas para el día domingo. Ida y regreso gasto tres soles en pasaje. Pero si iría al Diez nomás gastaría un sol. Pero como ya vengo de Caquetá me bajo en el Diez y estoy ahorrando otro un sol porque ya compré mis cebollas, mi tomate, todo, para el día domingo. Y ya no es necesario que vaya el domingo. Y así combino varias cosas para ahorrar en pasaje.

¿Y los niños como van al colegio?

Caminando. El colegio está acá nomás

¿Y para salir a pasear los domingos con los niños...?

No salimos. Con la situación que vivimos no tenemos ni para dar vuelta en el parque. ¿Por qué? Porque los hijos ven una cosa y otra cosa; no creen en nadie si tienes plata o si no tienes plata. Así por eso, para evitar problemas... claro está mal pero a veces ellos se sienten mal; entonces prefiero no sacar. Y por eso no salimos.

¿Normalmente a qué lugares va caminando?

Acá cerca nomás. A recoger niña al colegio, a comprar cosa que siempre falta...

¿Va en bicicleta a veces?

No, no tenemos.

¿Entonces siempre que tiene que salir lo hace en transporte público?

Sí. O en mototaxi hasta paradero Diez.

¿Cuánto cobran hasta mercado Diez?

Cincuenta céntimos. Igualito que carro.

¿A usted le choca que para ir a comprar la comida o las cosas para su trabajo tenga que desplazarse tan lejos?

No, porque si habría facilidades acá cerca uno caminaría pues. Pero lamentablemente eso no hay. Siempre lejos es donde hay mayoristas... hay veces también lo traen aquí pero otro precio es. Pero uno no puede comprar de ahí. Uno no tiene ni para comer menos vas a comprar los hilos de ahí pues.

¿Estas compras no las puede hacer más cerca de su casa?

No, no puedo pues, porque el precio no me conviene pues. Es igualito las tiendas de acá fracasan o no progresan por lo mismo que de acá al mercado donde nosotros compramos

traen ellos también papas, cebollas...; entonces la gente ya no puede comprar en las tiendas. Prefieren ir con cincuenta céntimos y allí en el mercado alcanza pues siquiera para comprar unas papas chiquitas. Pero siempre por no querer ir al Diez compramos en las tiendas y de todas maneras colaboramos. En la trampa de todas maneras caemos ahí. En las tiendas de acá ellos tienen que ganarse su centavito siquiera para sobresalir. Y ya no nos alcanza pues. Preferimos salir a comprar al mercado Diez.

¿Cómo ciudadana de Lima cuales son las cosas que más le preocupan?

La economía, la economía. Esto es lo que afecta.

¿Y aparte de la economía? ¿Así cosas concretas?

Las pandillas. Acá hay bastante pandilleros. Mira mi puerta nomás [*tiene la luna rota*]. Mucho delincuentes, pandilleros. No respetan. Los chicos con cuchillos se agarra. Y con machetazos así.

¿Y como ve el transporte? ¿Es un problema para usted?

Sí, un problema es. Porque no hay un carro directo a donde uno quiere ir. Siempre hay dos carros hay que tomar, tres carros hay que tomar... No hay un carro que es directo. Ojalá que hagan el puente que quieren hacer hasta Huachipa [*se refiere al Anillo vial*] y así la comunicación con Lima será más directa. Si no hay eso la gente seguirá tomando dos, tres carros.

¿Cuáles cree que son para usted los principales problemas del transporte?

No tengo mucho conocimiento de esta cuestión. El problema es que hasta en los carros hay trampa. Hay carros que van a otro lugar y te llevan a otro lugar. Hay piratas. Montón cosas así hay. Como le digo no tengo mucho conocimiento...

¿Para ir a donde usted quiere ir siempre encuentra carro? ¿Hay algún lugar donde usted haya querido ir y no haya encontrado carro para ir hasta allá?

Siempre hay hasta cierto punto. De ahí te bajas y tomas otro carro que vas a encontrar y que te lleva hasta ahí donde vas. Siempre hay carros.

¿Y hay problemas para encontrar carro?

Siempre hay carro. Sí, siempre hay carro.

¿De las cosas que usted hace habitual o esporádicamente hay alguna que no pueda hacer o que le sea difícil porque no haya carro que le lleve?

No, siempre hay carro que le lleva a todas partes. Si no es uno es otro. Hay veces en Caquetá el carro que tomo del Diez hasta las seis puedes encontrar. Pero de las seis ya no está donde el paradero. Ya no hay. Entonces camino como tres cuadras a la otra avenida y tomar los carros que vienen de Comas. Y si estoy apurada camino también dos, tres cuadras y tomo otro carro. De suerte incluso en el camino aparece otro carro que en el Diez me va a dejar; entonces ya no camino estas dos, tres cuadras.

¿Y para usted es mucho tres cuadras?

No, no ves que para mi no es tanto tres cuadras. Porque como yo estoy acostumbrada de ser campesina, yo camino pues kilómetros. O sea que lo mismo me da a mi caminar cuatro cuadras cinco cuadras.

¿Cuándo va a algún lugar donde nunca ha ido...?

Pregunto algún persona donde se puede tomar tal carro... entonces ya pues cojo ¿no? Pregunto antes de salir o en el carro al cobrador... cualquier persona. Pregunto a tal sitio quiero ir y donde me bajo para tomar otro carro.

¿Se ha encontrada alguna vez que le digan que no hay ningún carro que llegue ahí donde usted quiere ir?

No, siempre hay carro. Ahí donde uno vaya siempre hay carro.

Entonces, haciendo una valoración general, ¿cree que en Lima con transporte público se puede llegar todas partes?

Sí, claro, ahora más que nunca, porque antes carros no ingresaban a todos rincones pero ahora ingresan.

Así, ¿usted cree que ahora se puede llegar a todas partes? ¿Hasta "la punta del cerro" como se dice?

Sí [risas], hasta la punta del cerro.

¿Normalmente a que hora toma los carros para ir a Caquetá o a comprar al mercado?

Al mercado normalmente en las mañanas. A las nueve más o menos. Y a las diez ya estoy en mi casa. Como es tan cerca.

¿Y a Caquetá?

A Caquetá hay veces salgo de acá a las nueve y estoy retornando hay veces las cuatro.

¿Y tiene problemas para encontrar carro a estas horas?

No. A esta hora los carros están vacíos.

¿Y normalmente cuando tiene que salir sea para estas compras o a veces para una emergencia para los niños para ir al hospital o alguna cosa de estas siempre encuentra carro?

Siempre hay carro.

¿Sea la hora que sea?

Sí. Sobretudo a esta zona porque estos carritos que van [en referencia a los llamados Picapiedras] se amanecen trabajando.

¿Toda la noche están trabajando?

Sí. Amanecen. Toda la noche. Yo hay veces he comprobado cuando mi hijo estaba en tratamiento de cáncer. Cuando en la mañana teníamos que madrugar, a las seis, a las cinco, porque a la vez sufría de asma a la vez quimioterapia ¿no? Entonces cualquier hora. Hasta mototaxi hay veces aparecía. Íbamos hasta Wiese y de ahí cogíamos un taxi hasta neoplásticas.

Fuera cual fuera la hora siempre hay carro que...

Sí, siempre hay carro.

Y carro, me imagino, hasta Wiese y de ahí hay otros carros que le llevan a cualquier sitio.

Haciendo una valoración general ¿usted cree que en Lima se puede viajar a cualquier hora sea día, noche, fin de semana... a donde sea?

Sí. Los carros se demoran más, pasan menos carros pero siempre hay carro a todas horas.

¿Por ejemplo para ir en día domingo a Caquetá o a visitar a su tía?

Carros habría pero llenos pasan y a parte de la hora que se demoraban se demoran más. O sea, hay que esperar... O sea como antiguo tiempo ¿no? Esperar, esperar... eso es lo que pasa el sábado y domingo. Hasta acá mismo, ah. Está llenecito. Las gentes todos van mancha la familia al mercado y ya no te recogen ya. Eso siempre sucede. Sean feriados, sábado o domingo, más que todo domingo ¿no? Y feriados.

¿El tiempo que tiene que esperar para tomar el carro normalmente es mucho, es poco...?

Bueno, particulares, por ejemplo acá ni paras ni un minuto. Sales de acá y el carro ya está bajando una y dos, una y dos. Al frente ya está.

¿La vez que ha tenido que esperarse más tiempo cuanto rato ha sido?

Un cuarto de hora.

¿Y eso es mucho? ¿Es una barbaridad?

Claro, claro. Con la que nos ha hecho acostumbrar...

Pero, por ejemplo, ¿de cien veces que toma el carro cuantas demora un cuarto de hora y cuantas demora un minuto?

Será pues a la semana, o al mes... puede ser que te toque ¿no? Porque yo como todos los días no voy entonces pues a la semana o al mes me tocará pues una. Pero más no. Es que no voy diario a trabajar.

De todas maneras normalmente tiene que esperarse poquito.

Sí, nada más. Un minuto será.

¿Y esto es solo aquí en Juan Pablo o en todas partes de Lima?

No, no, no, aquí en Juan Pablo. Pero en otros ya tienes que estar aunque sea veinte minutos, diez minutos.

¿En general este tiempo que tiene que esperar le es un inconveniente para viajar?

No. En la sierra si es difícil porque pasan carros cada hora, cada dos horas, pero aquí en Lima no.

Dígame, ¿usted cree que Juan Pablo está bien comunicado con Lima?

No sé...

¿Cuándo quiere ir a algún lugar tiene carro?

Sí.

¿El que vive en Juan Pablo y quiere salir a trabajar, a estudiar o a lo que sea tiene como salir?

No hay tanta facilidad. ¿Por qué? Porque no hay un carro directo a donde uno quiere ir siquiera para ahorrar un sol de lo como vivimos. No hay facilidad porque el pobre tiene que tomar dos carros, tres carros. Eso es lo que ocurre a mi esposo. Tres carros tiene que tomar; ya no dos. Hasta Magdalena. Y son dos horas de camino. También sale a las seis y él está a las nueve acá. Por eso hay veces a mi esposo le digo: como uno no tiene capital para que siquiera pueda abrir acá un tallercito. Porque él es planchador de autos. Pero lamentablemente no hay ni para capital nada para esas herramientas y fierritos. Pero lamentable tiene que recurrirse así buscar, pero como el camino tan difícil, dos horas, imagínate con cuatro carros, tres carros que tiene que tomar. Y de regreso son seis. Entonces claro que hay dificultad.

¿Pero hay dificultad en cuanto que es caro pero no porque no haya como ir?

Claro, dificultad en el sentido que darse transporte otro lado, otro carro, otro carro. Y a la vez como van mayoría a trabajar entonces los carros en las mañanas los carros están bien llenos. Y no avanzan tan rápido. Mucho tráfico. Pero antes de las seis el carro está veloz. En minutos están inclusive hasta acá en San Borja. Pero si vas de acá a La Victoria, ya sea en las mañanas, las siete, llegarás pues las once. Porque hay tráfico ¿en qué sentido? de que de verduras por mayoristas sacan con los camiones. Y el tráfico de camiones priva de circulación de carros. O sea, llegan tarde. Y para evitar problemas si tienen centavitos por otra ruta tienen que ir para poder alcanzar al trabajo. Eso es lo que pasa.

¿En general que opinión tiene del transporte en Lima?

En general, tan bueno, bueno no es pues ¿no? Pero como los peruanos somos conformistas, entonces decimos que bueno, así nomás que siga ¿no? Pero para otras personas no será eso porque quieren otro mejoramiento, otro puede ser directo tal vez, o facilidades que haya rápido para llegar al trabajo... De esta forma uno puede obtener montón cosas en trabajo. Pero más están pensando la gente en movilidad que trabajar.

¿Qué es lo que más le gusta del transporte y lo que menos? ¿Qué cambiaría y qué mantendría?

Bueno, lo que más mejoraría es que haya movilidad más rápido y más directo.

¿Y acá en Juan Pablo? ¿Qué mejoraría y qué dejaría tal cual?

[Respuesta inaudible]

¿A pesar de todos estos inconvenientes usted sigue tomando el carro cada vez que tiene que ir a algún lado?

Claro, porque uno ya trabaja con la pena pues. Porque si uno va pensando: te van robar, te van a asaltar... Pero hay veces uno con fe pues si tienes que regresar a tu casa regresas si el destino te acompaña. Sino te quedas donde tienes que quedarte. Así es pues la ley de la vida. O sea, con esa meta uno anda.

Y también me imagino que es porque no tiene otro remedio ¿no?

Pues no hay otro remedio, pues. Si uno tuviera posibilidad, porque uno tiene que arriesgar su vida de esta manera ¿no? Pero uno ya no está pensando en su vida; está pensando que mañana que le darás de comer a los hijos. Entonces en eso está uno más pensando que otra cosa.

¿Y que otra cosa no le gusta del transporte?

Maltratos. Sobre todo cobradores. Algunos serán educados pero algunos son vulgarmente. Acá los peruanos somos así nosotros. Todo vulgarmente, o sea que no hay ni respeto ni nada. Ellos se insultan entre ellos, hablan como quieren.. Y lo público está más agachado y vergonzado. Algunos unos a otros dicen: no si somos nosotros ganado o si somos gente ¿no? De esta forma hay veces uno se va encontrando así en el camino.

¿Qué tan importante es el transporte para usted para realizar su actividad cotidiana?

Mmm...

O, dicho de otra forma ¿si no hubiera transporte o hubiera menos podría hacer lo que hace habitualmente?

¿Lo que yo pienso hacer o lo que quiero hacer? No. No lo haría pues porque más allá no veo las cosas que está pasando y... siquiera para ganarse un sol. Pero gracias al transporte es lo que siquiera uno va descubriendo donde hay menos las cosas o donde hay más las cosas. Entonces es necesario, pues ¿no?

¿Prefiere viajar en transporte formal, en transporte informal, le da igual...? ¿Cuándo usted va a viajar escoge el carro en función de si tiene seguro...?

No, nosotros no escogemos el carro. Sea viejo, de quien sea el carro, o si nos va a voltear en media cuadra... subimos porque basta que diga el destino que vamos llegar. Normalmente informal es más barato por eso tomamos informal. Pero hay veces nos encontramos en medio camino que la llanta bajó, que la gasolina... Inclusive con todo el pasajero gasolina nos está llenando. Entonces y así un montón cosas. También a veces se malogran, te dejan botado en medio de la pista. Pero que se hace. Como es más barato hay que tomarlo. No siempre te dejan botado tampoco.

¿Siempre que quiere viajar para hacer cotidianas que usted considera necesarias puede hacerlo?

Claro. No la movilidad sino el dinero. La plata nomás. Cuantas hay por hacer.

¿Es el principal obstáculo para movilizarse?

Ajá. El dinero.

¿No hay otras cosas?

No, no habría otras.

¿Qué cantidad de la plata que entra en la casa se gasta en transporte?

Mi esposo dice: es la mitad de su sueldo. Es la mitad de su sueldo en pasaje porque son cuatro carros. Entonces en vez que darme la semana completa se está gastando en transporte. Una cantidad importante de lo que ganamos los dos se lo está llevando transporte.

¿Y eso es mucho?

Mucho. Más o menos en él se gasta 10 soles diarios, o sea con comida todo. Imagínate si son tres cientos soles mensual lo que gana. Entonces le digo a mi esposo: ¿qué haces allá? O sea, trabajas para otra persona, a parte no tienes en el bolsillo plata, viene trabajo lo pagas a esa persona, comes en la calle también pagas a esa persona y para tu cara ya no sobra. ¿Entonces que estás haciendo tu ahí? Mejor quédate acá tu y yo me voy a trabajar.

Claro ¿porque de hecho todo lo que gana él lo gasta en transporte?

Claro, de nada sirve. No alcanza ni para zapato, ni para ropa, nada. Entonces yo le digo: ¿para que trabajas tu? Yo no sé para que trabaja.

¿Por qué normalmente la plata que entra en la casa en que se gasta?

En comida y en transporte. En eso se gasta. Aunque hay veces no alcanza ni para fruta. Por eso hay veces uno anda preocupada pero como uno confía en dios, cualquier cosa nos pasara no hay ni un sol que nos puede enterrar. Entonces nosotros no nos preocupamos de nada sino que vivimos por vivir.

O sea al día, al día, al día.

Al día nada más. Y confiamos al dios.

¿Algunas veces le ha pasado que por no tener plata para el pasaje no haya podido hacer alguna cosa que debiera hacer?

Claro, claro. Eso si me ha pasado. Me ha pasado porque no tenía plata.

¿El hecho de que no pueda tomar el carro siempre que quiera le supone limitaciones en alguna cosa?

Claro, pues para la olla como decimos, para la comida más o menos tenemos pero más allá no. Por ejemplo: una prima vive en Motupe, acá ala vuelta nomás. Ni siquiera es surco ya. No puedo ir. Un año ya va a hacer que no voy. Por lo mismo no tengo tiempo, por lo mismo por los pasajes. Porque más yo no estoy pensando en mi. Yo estoy pensando en la comida mañana que les daré de comer a mis hijos. ¿Qué cosa van comer? Y a la prima también hay que llevar algo. Uno si saca su presupuesto va saliendo caro. Entonces por eso mismo uno no va.

¿Y qué cosa hace para movilizarse si no tiene plata y tiene que desplazarse por una cosa importante o urgente?

Hay veces hay gente son tramposos. Hay gente que es vivo suben al carro y dicen no tengo plata y se bajan. Pero yo no lo haría eso. Yo solamente normal voy, pago mi pasaje. Y si no tengo plata no voy, simplemente no voy.

Y dígame ¿dado que ustedes se gastan tanta plata en pasaje, especialmente su esposo, no han pensado en ir a vivir allá, cerca de su trabajo, para ahorrarse en pasajes?

Mi esposo varias veces ha pensado. Más ha pensado en trabajar acá. Entonces él su sueño es acá poner su panadería porque él ha estudiado panadería.

¿El que no pueda hacer todos los viajes que quisiera hacer en qué le perjudica?

Estudiaría cosmetología, zapatos... No sé cuantas cosas hay para hacer para salir adelante. Si habría dinero siquiera un ingreso fijo creo que maravillas a nuestro alcance nosotros estaríamos contentos y felices. Por mi me iría todos los días ya porque hay cuantas cosas por aprender. Pero la plata es la que no.

O sea, ¿si usted tuviera plata para pagar el pasaje para ir más seguido podría hacer más cosas para trabajar más y ganar más plata?

Claro. Porque trabajaría más y igual a las alumnas cobraría más.

Muy bien. ¿Quiere añadir alguna cosa a lo que hemos estado hablando?

Bueno, no sé, lo que nosotros queremos es el trabajo nada más para poder sostener a nuestra familia. Sobre todo para poder nutrirlos bien a nuestros hijos. Mientras que haya trabajo todo se resolvería. Eso sería todo.

Muy bien. Muchas gracias por su amabilidad. Ya no la molesto más. Gracias.

ENTREVISTA III

Nombre ficticio: Mercedes

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 26-45, Menor

Antes de empezar, ¿cuántos años tiene?

Cuarenta y dos.

¿Y que estudios tiene?

No, yo no he estudiado nada.

¿Cuántas personas viven con usted?

Cinco... yo con mi esposo... seis... siete somos. Ocho hijos tengo pero mis dos mayores están trabajando en El Agustino. Uno hasta tiene pareja; en Andahuaylas vive.

¿Qué edades tienen sus hijos?

Mi hijo tiene dieciséis y está en quinto de secundaria; mi hijita está en primero de secundaria; él [en referencia a un hijo que está presente] ahora está en sexto. Cinco están estudiando.

¿A qué se dedica usted? ¿Qué es lo que hace en el día?

Si yo pudiera trabajar como sea pero no se puede. Ahora otro chico que tengo en el colegio tengo que traer, tengo que hablar con el tutor. Tengo que lavar su camiseta... Solo tengo tiempo para atender a mis hijos. No tengo tiempo para estudiar o para trabajar un poquito. Hay veces en las tardes ayudo en el colegio.

¿Usted es de Lima?

Yo soy de Huancavelica.

¿Y por qué se vino para Lima?

Allá era mucho movimiento de terroristas. Sino allá hubiera vivido tranquilos. Hay veces que en la chacra sembramos... hay comida siquiera. Acá no hay. Con platita nomás se puede comer.

¿En que año se vino para Lima?

Mmm... él era bebito. ¿Cuántos años tienes tu ya? Once [respuesta del hijo]. Diez años cumplidos ya tengo acá. Sino que primero he vivido en El Agustino tres años y después ya he venido acá a agarrar lote. Allá no había de donde pagar alquiler... [llantos ahogados]. Su familia de mi esposo me ha traído acá en lote para trabajar. Ahora no hay de donde acá; nada, nada [nuevamente llantos ahogados]. Nomás dolor de cabeza ahora. No hay para comprar ropa, zapatos... ¿De donde?

¿Su esposo trabaja?

Sí trabaja pero no hay pago, no hay pago. Diez soles, hay veces cinco soles, hay veces nada...

¿En qué trabaja él?

En construcción trabaja.

¿Y más o menos tiene regular trabajo?

Regular. Hay veces cachuelo nomás. No hay obras grandes. Cuando hay obra grande ahí sí hay. Hay veces dura tres meses, cuatro meses. Ahora cachuelitos. Así arregla baños, techos... Ahí un poco nomás pagan.

¿No tienen ingresos fijos entonces?

Ajá. Por ejemplo lunes no ha ido trabajar. Recién ha ido trabajar ayer. [Nota: la entrevista se realizó un jueves]. Ahora nomás que se vaya a acabar. Antes yo también trabajaba cuando vivía en el Agustino. Yo vendía verdura, papa... Cuando no había esto yo vendía anticucho... Pero aquí no hay donde, no hay quien compre. Allá siquiera he comprado televisor chiquitito; este que está malogrado. Allá no se gasta pasaje.

¿Su hijo mayor que ya está casado no puede apoyarlos tampoco?

No. Muy poquito nomás gana. A las justas tiene para la bebe. Hay veces me ayuda. Cuando voy me da diez soles, quince soles.

¿Cuánta plata se gasta al día más o menos en comida?

Diez soles. Pasa que yo todavía voy abajo a mercado. Un sol gasto pasaje pero más barato que acá me sale. Pero ya nueve soles me quedan nomás. De ahí tengo que dar pasaje a mi hijo... Unos siete soles será. Ahora todo ha subido además.

¿Cuándo se vino a vivir a Juan Pablo?

Nueve años ya. Agarramos invasión.

¿Y del terreno tienen título de propiedad?

Todavía. Tenemos que ir en Cofopri pero no tengo plata para ir allá.

Dígame ¿le gusta Lima? ¿Qué le gusta y que no?

Uy. Hay veces me gustaría irme a Huancavelica pero los hijos no se acostumbrarían allá. Y tendría que trabajar la chacra y mi esposo no me ayuda... Yo nomás trabajaba. Por eso acá al menos trabaja él. Allá no tengo casa y así alquilado nomás tendría que estar.

¿Y en Juan Pablo se encuentra bien? ¿Le gusta?

No, no me gusta. Acá no hay trabajo. En Agustino siquiera mercado está cerca. Se puede vender papa amarilla... Allá hay trabajo. Mis chiquitos trabajaban allá. Mi esposo lustraba zapatos, vendían chupetes en tiempo de calor... Todos trabajábamos. Yo también trabajaba. Pero acá nada.

¿Y como es que se vinieron para acá?

Bueno porque allá estábamos de alquiler y aquí con invasión terreno podía ser nuestro y no pagábamos más. Pero allá alcanzaba para comer y pagar alquiler y aquí no hay de donde trabajar nada.

¿Si usted se iría de Juan Pablo y de Lima incluso?

Sí, yo cualquier día me voy. Pero no hay como pues ni donde llegar pues.

¿De Lima más o menos qué partes conoce?

Yo conozco La Victoria, allá en Surquillo, Gamarra, Abancay...

¿Desde que está viviendo acá en Juan Pablo a qué partes va de Lima más o menos seguido?

En [¿?] nomás; allí vive mi mamá. Plata no alcanza para salir.

¿En un día normal qué cosas hace?

Yo cocino, lavo su ropa de mis hijos. Así nomás. En la tardecita me voy al colegio a ayudar a la señora siquiera a juntar los papelcitos. Ahí le ayudo varias cosas... Y ya está.

¿Y para ir a comprar?

Al Diez voy abajo al mercado. Acá es muy caro. Allá sale más baratito.

Entonces ¿para usted es necesario usar el transporte?

Sí pues.

¿Para ir al mercado en que va?

En carro tengo que ir.

¿No puede ir caminando?

Lejos es. Abajo está.

¿Y para hacer alguna otra cosita que sea fuera de Juan Pablo siempre necesita carro para salir?

Sí pues. Hay que tomar carro. Andando está todo muy lejos.

¿Y cuando los niños se enferman, por ejemplo, a dónde va?

Yo me voy hasta el Diez. Hay veces al Hospital San Cayetano. Depende de por lo que sea. Hay veces aquí no me resuelven y tengo que ir allá.

¿Cuántas veces va al cabo del año?

Bueno, depende. Felizmente mis niños están sanitos. Al San Cayetano estaré yendo una o dos veces por año. No más. De repente algún año voy más y otro no voy. Depende.

¿Y para allá tiene que ir en carro?

En carro. En dos carros todavía.

Porque... ¿más cerca no puede ir a hacer estas cosas?

No pues. Lejos es todo. Incluso leña de lejos tengo que traer.

¿Leña para qué?

Para cocinar.

¿De donde trae la leña?

De Lurigancho. Ahí hay unas carpinterías... De ahí traigo.

¿Y va muy seguido a traer leña?

Depende. Algunas veces me dan bastante y tengo para cuatro o cinco días. Pero otras veces tengo que regresar a los dos días porque ya se me terminó.

¿Y su esposo para ir a trabajar también tiene que tomar carro?

Sí. Siempre toma carro.

Y cuando no tiene trabajo ¿sale a buscarlo?

Hay veces lo vienen a buscar... Hay veces sale... Pero hay veces no puede salir porque no hay plata pues.

¿Y cuando tiene que salir, por el motivo que sea, siempre encuentra carro?

Sí, siempre hay carros acá. Estos carros chiquitos [en referencia a los Picapiedra] siempre están.

De día, de noche, domingo... ¿A cualquier hora?

Sí. Nunca hay problema para tomar carro.

¿Su esposo tampoco tiene problemas para encontrar carro?

No, no tiene problema. Plata nomás. Hay carros pero hay plata para tomarlos.

¿Usted para hacer sus compras o su esposo para trabajar no pueden ir caminando?

No se puede. Lejos es.

¿Alguna vez se ha encontrado que quisiera ir a algún lugar y no hubiera un carro que llegara hasta allí?

No, siempre hay carro para llegar a todo lugar.

¿Siempre hay un carro que va allá donde quiere ir usted?

Sí.

Sea de día, sea de noche, ¿a todas horas hay carro que le lleve a donde va usted?

Sí, si hay carro.

¿Tarda mucho en pasar el carro? ¿Cuánto tiempo tiene que esperar para tomar el carro?

Seguidito, seguidito. También hay veces que espero diez minutos. Pero mayormente seguidito, seguidito pasan.

¿Usted que hay buena comunicación entre Juan Pablo y el resto de la ciudad?

Sí, si es buena.

¿Qué es lo que más le dificulta para viajar? ¿Qué es lo que más le impide viajar?

La plata pues. Si hay plata ya puedes salir siquiera a pasear. Siquiera llevas parque a chiquitos. Pero no hay pues.

¿De lo que su esposo gana en el trabajo qué parte dedica a pasajes?

Tres soles. Mínimo tres soles diarios. Hay veces tres cuarenta porque carro ya está cobrando un sol veinte.

¿Y esto es mucho para ustedes?

Mucho es. Sí pues.

¿Y no tiene manera de pagar menos?

No pues.

¿Y a veces no busca la manera de no pagar o de ahorrarse siquiera una pequeña parte del trayecto?

Sí, hay veces gente sube y no quiere pagar y se bajan o los botan pues. Pero carros grandes muchas veces cobran al subir ya.

¿Y si fuera por necesidad?

No se puede pues. Al que uno sube hay que pagar.

¿Cuándo va a subir a un carro le importa si es formal, si es informal, si está viejo, si tiene seguro...?

No, como sea nomás. El primero que pasa agarro nomás.

¿Pero usted pagaría más por un carro seguro, cómodo, limpio, que le de buen trato?

No pues, si no hay de donde sacar. Aunque sea viejo nomás hay que tomar.

¿Y los hijos donde van a estudiar?

Acá nomás.

¿Y como van?

Caminando pues. Es aquicito nomás.

¿Todos?

No, uno estudia en Abancay.

¿Y cuanto gasta en pasaje?

Un sol diario.

¿Si usted tuviera un poco más de plata para pagar algunos pasajes que cosas haría?

Daría a mis hijos para que fueran a pasear con el colegio o a para sus estudios mejorar. Pero no hay plata pues.

Y sus esposo, ¿si tuviera para pasajes podría salir a buscar un trabajo mejor o a buscar más trabajos?

Sí, pero no se puede acá.

¿Y los materiales donde los compra?

Ahí cerquita nomás de donde va a trabajar. Él conoce ya.

¿Y encuentra barato el material?

No pues. Ferretería es más caro pues.

¿Y si tuviera plata para más pasajes los podría comprar más baratos en otro lugar?

Claro, pero no hay plata pues.

¿Alguna vez usted o su esposo se han encontrado que no hay plata para regresar a su casa?

No, dice a la dueña pues. Hay veces del Diez viene caminando. Ahora caminando también voy a ir estaba diciendo.

¿Alguna vez se ha quedado a dormir en el trabajo porque no tenía plata para regresar?

Sí, hay veces se queda. A veces se queda en un cuartito que tienen en el trabajo. Un día, dos días. Hay veces una semana.

¿Me decía antes que en El Agustino no se pagaba pasaje?

Sí pues, ahí todo es cerca. A todo se puede llegar caminando. Ahí no sabía mi esposo albañil. Ahí lustraba nomás. Ahora acá albañil trabaja pues.

¿Y usted que prefiere estar allá o estar acá?

Allá [voz segura y firme]. Uy, por lo menos allá una frutita siquiera comíamos. Mercado mayorista. Comida estaba barata allá. Acá no hay. Cuando hay plata nomás. Pero si no hay plata no hay.

¿Tanto usted como su esposo cuando tienen que salir siempre encuentran carro?

Sí, sí, sí.

Ya pues señora. Nada más. Muchas gracias más bien por el tiempo que me ha dedicado.

ENTREVISTA IV

Nombre ficticio: Juan

Grupo de análisis: Pobre, Varón, 46-60, Menor

Para empezar... ¿Cuántos años tiene?

Yo en estos momentos tengo 52 años.

¿Qué nivel de estudios tiene?

Bueno estudié hasta el segundo año de secundaria y luego tengo estudiado carreras cortas, tengo conocimiento de diseño gráfico. Eso me he dedicado y eso me dedico. Esa es mi actividad. Y a parte me dedico a otras actividades que no es mi especialidad. También trabajo en otras cosas y la labor que siempre hago.

¿Usted vive aquí con su esposa?

Sí, y con mis hijas.

¿Cuántos hijos tiene?

Dos.

¿De qué edades son?

La mayor de 17 y la segunda de trece años. Y la bebita es mi nieta.

¿Y también vive acá?

Sí, vive acá.

Entonces son ustedes 2, más las 2 hijas, más la nieta. ¿Son 5?

Sí.

¿Y a que se dedica su esposa?

Bueno mi señora se dedica a la casa; ama de casa, mis hijas la mayor también está trabajando me ayuda también, y la segunda está estudiando; está en el estudio superior o sea en el secundaria.

¿Aquí en Juan Pablo?

Sí aquí en Juan Pablo mismo.

¿Usted es de aquí de Lima?

No, soy del departamento de Arequipa.

¿Cuándo se vino a vivir a Lima?

Bueno mis padres me trajeron a la edad de 6 meses; 6 meses nomás. No conozco mi tierra tampoco; me trajeron de frente a Lima, hasta ahora no he tenido la oportunidad de ir a conocer mi tierra.

¿Sus papas están aquí también?

No mi padre falleció; me dejó a la edad de 6, 7 años y mi madre hace ya como 13 años que falleció, o sea que ahora estoy huérfano de padre y madre.

¿Tiene más hermanos?

Si tengo hermanos. 4 hermanos, pero son menores que yo. Yo soy el mayor de mis hermanos.

¿Aquí en Juan Pablo?

No, en Ventanilla.

Porque... ¿antes de venir a Juan Pablo donde vivía?

Antes de vivir acá vivía con mi familia en Lima. Lima Cercado.

¿En qué parte?

En el distrito del Rímac. Siempre viví allí. En Pizarro.

¿A qué año se vino para acá?

Acá tengo buen tiempo. Ya tendré como unos 14 años ya.

¿Cómo es que se vinieron para acá?

A mi señora se le dio la oportunidad que en esa época estaban ofreciendo terreno a las personas que necesitaban. Bueno y mi señora aprovechó y se inscribió y así es pues joven.

¿Usted conocerá bastante Lima?

Sí, yo conozco casi todo Lima. Cono norte, sur...

¿A qué partes de Lima suele ir?

Bueno, este... estando acá me voy a Lima. Siempre. Allá en Lima es donde tengo mi centro de trabajo. En Lima Cercado.

¿Y a otras partes de Lima va seguidito?

No. Voy a mi centro de labor y luego estoy aquí en la casa. A veces, ya cuando hay ocasión, ya me voy a otro sitio esporádicamente.

¿Y a qué sitios va?

Bueno a veces me voy al Cercado de Lima porque trabajo; cachuelo como se dice. A veces me voy a otro sitio: a Puente Piedra porque tengo familia; voy a visitar a la familia. Esa es mi rutina.

¿Y, por ejemplo, en el tema de compras?

Ya. Bueno... un señor que tiene su bodega acá en Juan Pablo nos da crédito y casi todo le compramos a él. Y hay ocasiones que me voy al mercado que queda acá a la vuelta. Compró ciertas cosas nomás. Pero no tenemos el privilegio de irnos a Metro. A veces también vamos al mercado del 10 por lo que es bien cómodo los productos.

¿Y, por ejemplo, si un hijo de ustedes se enferma donde van?

Bueno cuando estamos enfermos recurrimos a la posta médica que queda como a cuatro cuadras. Nos inscribimos. Ahí pagamos nuestra consulta y así.

¿Y si es un poco más grave?

Bueno... grave... ahorita no se ha presentado. No hemos tenido la ocasión. No quisiera que nos pase.

¿Y por qué acude a la posta médica de Juan Pablo y no va a otro sitio?

Bueno, como le digo hasta ahora no hemos tenido la necesidad de acudir a otro centro médico. Aquí siempre nos han atendido bien y a parte que es más cómodo.

¿Y como van hasta allá?

Bueno, por lo que queda acá mismo vamos caminando. Esto también es una razón por la que vamos acá y no a otro sitio.

¿Va diario al trabajo?

Sí, claro, obviamente. Cada día voy a mi centro de labor. De lunes a sábado.

¿Y tiene la necesidad de movilizarse? ¿Viviendo usted en Juan Pablo siente la necesidad de desplazarse para hacer su actividad normal?

Claro.

Dicho de otra forma: ¿las actividades que usted realiza (de compras, de trabajo, etc.) las podría hacer más cerca de su casa de tal forma que no tuviera que tomar carro?

Bueno, este... Siempre me ha gustado caminar.

¿Pero el trabajo que hace lo podría hacer aquí?

Sí, también hago a veces. Por ejemplo: hay trabajito... Como yo hago diseño de publicidad a veces tengo, a veces tengo avisos publicitarios yo lo hago acá en la casa. Los hago en los momentos libres y ya en la noche lo estoy llevando. Voy donde la persona que me ha pedido el servicio, entrego el trabajo y me pagan.

O sea, ¿el trabajo si lo podría hacer aquí?

Sí. Pero igual tengo que salir para... De alguna forma no podría vivir aislado. Me imagino ¿no? No podría vivir así. Tengo que salir porque estoy acá. En la casa no hago nada, no podría conseguir nada. Tengo que salir pues. Y así uno va conociendo a una persona, a otra persona. Un cliente te presenta a otro cliente y así.

Claro, ¿usted es el que...?

Ya sabes: déjame tu teléfono, tu dirección para buscarte... Así va saliendo más trabajo. Muy a parte de esto ya tengo fijo. Tengo un sueldo, un salario y eso percibo semanal.

Y dígame ¿para ir a trabajar, sea al trabajo fijo o a los otros cachuelitos, como va?

Bueno, yo tengo que movilizarme en el transporte. Sí pues, por ejemplo; para el trabajo fijo...

¿Cómo sería la ruta y que carros tomaría?

Bueno, tomo una línea que es la ruta 45 que hace un recorrido de Juan Pablo II hasta el Callao se va. Pero mi recorrido es de San Juan Pablo II hasta la avenida Abancay, en el centro de Lima. Y de ahí camino unas 4 cuadras hasta poder llegar a mi centro de labor. Esa es la rutina de todos los días, en la noche como en el día.

Entonces, afortunadamente, ¿en este caso tiene que tomar un solo carro?

Sí pues, con un solo carro puede llegar.

¿Y el pasaje cuanto representa?

Bueno pues, diarios 2 soles. Trato de economizar para que pueda alcanzar.

¿Y sí tiene que ir a otro lugar?

Ya si voy a otro lugar tomo otra línea.

¿Esta necesidad que tiene usted de viajar diario para ir a trabajar solo la tiene usted o las personas de su alrededor también las tienen?

Bueno, yo mayormente soy él que más me movilizo. Ahora mi señora y mis hijas en vacaciones se movilizan para ir al mercado.

¿Por qué cree usted que necesita moverse?

Bueno yo necesito la movilidad para poder llegar a mi sitio de trabajo y llegar a la hora exacta.

¿En Juan Pablo los vecinos a donde van a trabajar?

Mayormente pues a Lima.

¿Porque allá está su trabajo?

Sí, porque allá esta pues. Si el trabajo estuviera acá encantado nos quedaríamos acá nomás.

¿Para ustedes sería mejor?

Sí pues. Claro sería un ahorro para uno mismo, para la economía de la casa, para la familia. Ahorro de plata y tiempo.

¿Cuánto se demora la 45?

Cerca de una hora. Ya depende también, como le digo, como acelere el chofer. Porque a veces uno toma y caramba, van con un... muy lento. Ellos están esperando que los pasajeros suban. Una vez que está lleno ahí recién aceleran. A mí me perjudican ¿no? Van pasando los minutos... y por esa pauta no puedo llegar tarde.

¿Le ha ocurrido alguna vez?

Sí me ha ocurrido.

¿Y en el trabajo son...?

No, no. Para qué. En eso sí. Como soy bien puntal, como sea he llegado a la hora. Y si me tardo unos 5 o diez minutos es una vez a las quinientas. Para qué. En donde yo trabajo y los servicios que yo les doy están conforme. No hay ninguna queja.

Y dígame, usted que conoce más o menos Lima, lleva tiempo viviendo acá y ha vivido en varios sitios y viaja por el trabajo ¿cuáles cree que son los cuatro o cinco principales problemas de Lima?

Bueno, para nosotros pe uno de ellos es la movilidad. El otro es la seguridad. No hay seguridad para nosotros. A veces yo para salir de acá de la casa tengo que ir hasta... Que me cuide para poder llegar y no me pase nada. Siempre trato de orar y encomendarme al señor ya, porque salir al centro de Lima es un poco... ¿cómo le puedo decir? un poco peligroso. Temor a que te pueden robar, te pueden asaltar o te pueden atropellar. Tantas cosas ¿no?

¿Aquí mismo en Juan Pablo también?

Sí, también.

Ya me imagino. ¿Y qué hora sale?

Yo me estoy retirando de acá a las 8. Claro, ya es de noche. Ya hay pandilleros.

¿Y usted llega a Abancay?

Sí pues.

¿Y Abancay no es un paraíso que digamos?

Bueno, como tantos años que vivo en Lima uno ya está acostumbrado a ese ambiente. Ya no le tengo tanto temor. Pero siempre estoy a la expectativa, al caminar viendo... A veces uno está distraído, uno no se puede descuidar. Así es joven.

¿Y que otros problemas ve?

El empleo también. Por ejemplo donde yo trabajo que son cosas comerciales no y el negocio, el negocio si se vende, caramba estamos bien no, pero a veces no está tan bien el negocio es que a veces la gente no compra, entonces eso nos perjudica a nosotros en nuestros pagos que sé yo no; ese es el problema acá, hasta la dueña misma dice...? ese es su problema de ella que la gente no va pues, no compra porque no tiene tampoco eso también es un problema. En si hay momentos que llega el día en que me va ha pagar y sale un gasto, le vamos a dar tanto y mañana le damos el otro, así pagan...? de ahí hay salidas en ciertas fechas hay salida, ahora ultimo en el mes de agosto para el día de Santa Rosa de Lima hubo negocio bastante, después en este mes de octubre también poquito por el mes morado por el seño de los milagros. Esa es la preocupación tanto para mí como para el personal que trabajamos porque todo personal empleado todo vivimos de eso.

¿Y en cuanto al transporte qué me diría?

Bueno, para mí el transporte no es bueno. Es que no son responsables. Ellos se olvidan que están haciendo un trabajo. Ellos se olvidan que están llevando público y que ellos... Y ese público depende de ellos ¿no? Es decir, caramba, que si ellos hacen ese servicio de allí van a ganar ellos. Debe de un poco más de respeto.

¿Digamos que el principal problema que ve es el trato?

Claro, uno está pagando su plata, no está yendo gratis. Si tú estuvieras yendo gratis, bueno. Pero no, de eso se olvidan ellos. Eso no toman en cuenta.

¿Y usted cree que el transporte es bueno?

Bueno, lo principal es tenerlo. ¿Sino como llegaría? Siempre y cuando me apoye el servicio claro. No solamente yo sino todos para movilizarnos.

¿Normalmente cuando tiene que desplazarse sea para ir a trabajar o para hacer otros cachuelitos tiene problemas para desplazarse? ¿Tiene problemas para tomar el carro? ¿O ¿siempre hay carros?

No, en eso si hay bastante movilidad. Solamente el servicio es pésimo. Pésimo es el servicio. Nada más. La atención nada mas. Movilidad hay a cada rato. Bueno, por la línea hasta te llaman: ven, ven, sube ¿a donde va? Hasta te ofrecen.

Imagínese usted que lo llaman de un lugar al que nunca ha ido. ¿Es fácil llegar hasta allá? ¿Se encuentra carro para llegar?

Sí, sí, sí, de movilidad hay bastante para llegar a cualquier lugar.

¿Hasta la punta del cerro?

Hay movilidad. Lo que si no hay es el servicio, la atención al público. Eso es lo que ellos no... se descuidan bastante.

Y, por ejemplo, ¿se ha encontrado alguna vez con que ha querido ir a un lugar y se encuentra que no hay carro para llegar hasta allá?

No, no, no he tenido problema. Porque yo para movilizarme lo hago en el día. Pero en la noche no, claro en la noche escasea la movilidad. Pero por ejemplo acá en Juan Pablo hay los que van hasta... sí hay servicio hasta la 1 o 2 de la mañana. De allí se para o simplemente baja.

Entonces, ¿en general diría que en Lima se puede llegar a todas partes en transporte público?

Sí, en Lima sí. Si uno quiere ir a... hasta que sé yo, Ventanilla, Puente Piedra, siempre hay un carro, siempre hay movilidad. Solamente el mal servicio que nos prestan. Y así en general en Lima también hay movilidad. Sí, a cualquier hora hay. Solamente en sitios alejados hay en ciertos tiempos hay movilidad y en ciertos tiempos no hay. En las partes mas alejados.

Pero, por ejemplo, Juan Pablo es alejado...

Escasea por decir a las 2 de la mañana... Tiene que esperar que sean las 4 de la mañana. A esa hora, las 4, las 5, el que menos de la población de acá es comerciante tiene que madrugar. Entonces salen a las 4, 5 de la mañana. A esa hora sí hay movilidad. Así es.

Dígame ¿cuando va a tomar el carro a la hora que sea, tiene que esperar mucho a que pase el carro?

Bueno, como le digo pues hasta en eso se demoran. Se entiende que si sale una unidad ya debe salir otra, pero a veces se alarga el tiempo.

¿Y cómo cuánto tiempo puede esperar?

Por ejemplo una vez yo salí a las 8 en punto. Se me pasó el carro a las 8. Y dije: ya vendrá otro de acá a 10 minutos. ¿Qué 10 minutos? Pasó como 30 minutos. Yo estaba desesperado porque el tiempo me ganaba.

¿Pero eso cuantas veces le ha pasado?

Ya varias veces, no todos los días.

¿Cuántas veces al meses? ¿Diez veces?

No, por lo menos para trasladarme por lo menos 4 veces. Se atrasa $\frac{1}{4}$ de hora, 10 minutos. Pero ya cerca de $\frac{1}{2}$ hora pocas veces. Ya eso me ha pasado la semana pasada. Yo desesperado dije: uy! ¿ahora como hago? Tengo $\frac{1}{2}$ hora de viaje. Ya no llego. Tendré que tomar los colectivos esos. Pero estaba con un sol. Pucha! ¿qué hago? Ya me voy donde mi familia como sea a conseguirme un sol. Y cuando estoy cruzado la pista recién baja el otro. Me he retrocedido para poder embarcarme y menos mal que llegue con las justas. Pero se demoró $\frac{1}{2}$ hora. O sea, ellos no tienen un control o un controlador que diga sales cada 10 minutos; vaya saliendo uno y uno. Así como le digo trabajan a la champa. Pero eso no es de normal. Normalmente yo salgo a las 8 y ya esta saliendo el carro ya.

¿Normalmente cuánto puede esperar mas o menos?

Yo puedo esperar 5, 10 minutos, $\frac{1}{4}$ de hora lo máximo. Pero que se demore $\frac{1}{2}$ hora ya me asusta, me pone nervioso. Me ha pasado varias veces ya. Y yo digo entre mí, digo: hacen lo que quieren, no hay control, no les controlan.

Porque... usted toma la 45 ¿no?

Sí, sí, la 45.

¿Y los Picapiedra?

Eso sí. Para qué. A cada rato pasan. En esos si no hay problema.

¿O sea que en general los tiempos de espera en el paradero son o no son un gran problema para usted?

No, no es un gran problema.

O sea, ¿diría que Juan Pablo está bien comunicado con el resto de San Juan de Lurigancho y con el resto de la ciudad?

Sí. Tenemos estos colectivos, son los que le dicen Picapiedra. Para que. A cada rato pasan. Y uno puede y allí toma cualquier carro. De allí van a todas partes. Son rápidos.

¿Y en general qué opina usted del transporte? ¿Qué le gusta y qué no le gusta?

Bueno, de lo que me gusta es que hay al momento que uno lo quiere tomar. Pero lo que no me gusta es el servicio que presta. Nada mas.

¿Qué tan necesario es el transporte para usted?

Es necesario ¿sino como se va a movilizar uno de un lugar a otro? Tiene que hacer un trámite o irse a sus labores es importante la movilidad.

¿Si es tan importante qué estaría dispuesto a sacrificar para poder tomar un carro? ¿Qué cree que pasaría en su vida, en sus cosas que hace cotidianamente si el servicio de transporte disminuyera, si hubiera menos carros, si no llegaran hasta acá? ¿Sería un problema?

Sería un problema porque tendríamos que... Si no hubiera movilidad acá... Uf!, tendría que ir caminando hasta la avenida. Sería un poco difícil llegar a donde uno tiene que ir.

Dígame ¿a la hora de viajar usted mira si el transporte es formal, informal, pirata...? ¿O básicamente lo que mira es a donde va?

No, son líneas que ahí en Lima ya las líneas están autorizadas. Tienen que pasar por cierto lugar ¿no? Creo que ellos tienen un norma o regla que su recorrido va de tal avenida en esa parte. Sí hay. Poca veces piratas que entran a la línea que ellos no le pertenece. Para eso, por decir, si la 45 pasa a la informalidad la tomaría igual. Ya supongamos que no viene la 45 y veo otro carro que aparece allá la tomo porque para mí es tiempo, no discrimina, está ofreciendo el servicio.

Dígame ¿usted puede viajar en el carro que siempre quiera o alguna veces tiene algún impedimento?

Sí, a veces tenemos un compromiso, estamos toditos en vamos a ir o no vamos a ir. Sí pues, estamos en la duda. Por los pasajes y dinero. Y también no podemos salir también por cuidar la casa. Son los dos motivos...

¿Cual sería él mas importante?

Bueno que haiga seguridad para así poder ya uno salir con tranquilidad e irse a un sitio a otro. Fíjese que nosotros para visitar a nuestra familia tenemos que turnarnos. Esta semana que pasó le tocó quedarse a mi señora cuidar la casa porque yo me fui a visitar a mi familia. A veces

sucede también que mi señora se va a visitar a su familia y yo me quedo. Y estamos en esta nota. No hay nadie quien cuide, no hay ronda.

¿Cuánto se gasta diaria o semanalmente en transporte? Más o menos.

Bueno, yo... en para irme a mis labores al mes me gastaré 60 soles.

¿Qué parte de su sueldo representa?

Si pues como le digo de lo que yo gano 60 soles tengo que descontarme de ahí y a parte de eso tenemos que salir... o sea en movilidad será mas de 60 soles al mes.

¿A qué se destina sobre todo la plata que ingresa a la casa?

Mayormente lo principal es la alimentación.

¿Diario cuanto se puede gastar?

Nos gastamos pues en el almuerzo nos gastamos 10 soles. Desayuno... Como 15 soles diarios. Y eso uno tratando de economizar para que te pueda alcanzar.

¿Entonces el transporte es un gasto fuerte?

Sí, es bravo. Transporte es un gasto grande.

¿Cuando usted tiene que viajar qué es lo que mira más en el carro: que sea nuevecito, que sea cómodo, que el chofer o que el cobrador sea amable, que no sea mala gente, o al final lo que mira es lo que le cuesta?

Claro yo prefiero al que esta mejor pero de acuerdo a mis posibilidades lo haría. Alguna vez me daría el gusto; sería una cosa esporádica.

¿Usted pagaría más para ir mas cómodo?

No bueno por mis ingresos no lo podría. Podría darme un gusto de dos días pero después ya no. No lo haría, para ahorrar.

¿Entonces usted prioriza la plata a la comodidad, la seguridad...?

Así es, sí.

¿Ha habido algún momento o alguna vez que haya tenido dificultades para ir a algún lado por no tener plata?

A veces pues se le presenta a mi hija que está estudiando tenemos que ayudarla pe aportar, también apoyarla en esa parte para que vaya también en el colegio. O sea los maestros le piden y tienen que ir.

¿Porque usted cree que lo que va a hacer contribuye a su formación, crecimiento...?

Sí claro, estamos apoyando para que ella misma pueda desenvolverse. Nosotros tenemos la obligación de apoyarla en esa parte para que pueda este... con sus obligaciones, tareas que el maestro le manda.

¿Le ha pasado que algún familiar le haya pedido apoyo y no ha podido ir porque no tenía para el pasaje? ¿O que ustedes necesitaran de la ayuda de algún familiar...?

No, a veces los problemas que tenemos acá nosotros mismos los resolvemos. O sea, no damos muchos motivos, mucha preocupación a la familia. Nosotros mismos somos acá. Si un día no comemos, no comemos. Pero no molestamos a nadie. Así es, así siempre me eduqué.

¿Y alguna vez que haya tenido necesidad urgente y no haya tenido para pasaje cómo lo ha resuelto?

Ha habido ocasiones que hemos tenido que ir... bueno, lo hemos dejado.

¿Normalmente cuando se encuentran en esta situación ya no van?

A veces conseguimos por intermedio de amistades que nos hacen el favor y al día siguiente ya le estamos devolviendo.

¿Y si la necesidad es urgente y no consiguen plata no prueban de llegar intentando no pagar de alguna forma?

No, nunca nos hemos encontrado en esta situación. Siempre hemos conseguido plata.

¿Y saben de otras personas como lo hacen?

Algunos se montan en el carro y cuando les van a cobrar les dicen que no tengo pasaje y los botan. Y de ahí se montan a otro carro y así van avanzando. A veces los de secundaria son un poco más grandes pero se ponen su uniforme para pagar 1/2 pasaje. O alumnos que van a la universidad y falsifican un carné de 1/2 pasaje. Eso pasa, siempre pasa y sigue pasando. No tiene una moneda entonces actúa de esa manera. No es por maldad pero la necesidad obliga. Uno no tiene plata para pasaje la necesidad obliga a cometer esas faltas.

¿Y alguna vez se ha encontrado en la necesidad de quedarse a dormir en el trabajo porque no tenía pasaje para regresar?

No, no, no.

¿Y no conoce a nadie que haya tenido que hacerlo?

No, no acá en estos momentos... Como le digo yo todos los días estoy en la casa.

Si usted está sin plata pero necesita movilizarse por trabajo o así ¿qué cosa hace?

Mire ve, en mi caso a mí me ha pasado eso. Yo cuando no tenía empleo, caballero, a pie me iba, a pie me iba. Cualquiera lado caminando. Bueno haciendo un sacrificio y así me iba. Y luego tenía que regresar a pie. Así hacia en el momento que me encontraba sin empleo. Eso me ha pasado. Y a veces también así sucede cuando hay paralización de transporte, hay que también que caminar.

¿Cuánto?

Así es, caminando uno puede llegar a determinado lugar, caminar mas allá.

¿Si usted tuviera un poquito mas de plata haría mucho más cosas?

Como le digo si este... uno estuviera mejor parado... Yo le digo a mi hija: te puedo dar estas posibilidades en un colegio mejor, darle seguridad, siempre y cuando uno pudiera solventarlo. No, en caso mío no hemos podido. No le puedo dar a mi hija. Por eso la hemos matriculado acá en este colegio que está cerca y se puede ir caminando. Y al menos para los cuadernos igualmente se puede. Para llegar al colegio no tiene problema; no, no. De aquí de la casa hasta el colegio se va en 10 minutos. De subida demora un poco mas. Pero como uno viene conversando. Así es. Es cuestión de costumbre. Cuando una persona me dijo una vez: ya tu niña ya va ha terminar, me dice, a ver si la matriculas en Lima que ahí están los mejores colegios... Claro, en esa parte yo quisiera ¿no? Pero mi economía no me lo permite. Y en esos colegios es mucho mas gastos. Te exigen, te piden cositas; no sé, me sentiría un poquito por no cumplir...

Muy bien. Si quiere añadir alguna cosa a lo que hemos conversado... Entonces no los molesto más. Muchas gracias por su amabilidad.

ENTREVISTA V

Nombre ficticio: Eugenia

Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 26-45, Mayor

Antes que nada, ¿usted vive aquí?

Sí, vivo acá en la capilla, como guardianía. Me hago responsable de todo.

¿Cuántos años tiene?

Yo tengo treinta y nueve.

¿Vive sola?

Vivo con mis dos hijos; se llaman Hugo y Alex

¿Qué edades tienen?

El mayor tiene doce y el otro tiene nueve.

¿Los dos están yendo al colegio?

Sí, los dos están yendo al colegio. Normalmente me quedo sola. También tengo perritos ahí también.

¿Entonces usted está al cargo de ellos dos?

Sí, sí.

¿Por qué motivo se desplaza?

A bueno porque tengo que hacer compras para cocinar ¿no? A veces tengo que coger... Hay dos líneas; cojo de este lado cuando veo que estoy sobre la hora y veo que el carro ya baja cojo este carro par ir al mercado. Cuando demora esta línea de acá me voy al otro lado y cojo. También hay una diferencia porque en este carro cobran 60 céntimos el pasaje y en el otro lado cobran 50 céntimos.

¿A sí?

Esas son las tarifas que se ponen entre ellos. Cuando veo ya pues hago balanceo en mi economía ¿no? Llego al mercado, hago mis compras, vuelvo a regresar. También tomo...

¿Con cual irá? Si veo que pesa la bolsa mejor me conviene con este carro para no cargar mucho... A no mejor me voy con el otro carro.

¿Y solo se desplaza por compras?

A veces también tenemos que sacar copia, ¿no? Verdad, a veces necesitamos un documento y por cerca del mercado a veces hay un banco y ahí sacan copias un poco más barato. Tenemos que buscar economía también nosotros. Entonces allá vamos a sacar una buena cantidad; nos conviene ir allá. También cogemos carro y vamos ¿no?

¿Y sale a cuenta?

Y para diferentes cosas pues ¿no? Tienes que comprar flores... Tantas cosas que tienes que hacer. Se cogen los vehículos.

¿Y normalmente va aquí al mercado Diez?

Si normalmente voy al Diez.

Y, por ejemplo, ¿cuando sus hijos se enferman donde va?

Ah! Ahí en el Diez también hay un centro de salud. También voy allá o a veces veo. Porque aquí atienden hasta las dos de la tarde nomás; veo que es por la tarde y entonces tengo que ir para allá ¿no? Coger los carros e ir para allá ¿no? Si es acá en la posta caminando voy nomás.

¿Y visita familiares o amigos?

Ah! eso, sí. A veces cojo los otros carros que también van por acá ¿no? No solo esos carros chiquititos sino los buses. Cojo esos carros y ver que línea pasa cerca por ahí y cojo esos carros y me voy a visitar también a mis sobrinos y regreso igual nomás.

¿Y cuando visita a su familia donde va?

Me voy a San Juan de Miraflores. Ahí tengo mi hermana que vive; me voy y todo el día, cocinamos y los niños juegan entre primos. Bastante seguido vamos. Hay veces si los niños están en el colegio agarro y yo voy nomás. Siquiera una vez por semana voy. Hay veces si yo no puedo ella viene también.

¿Y que medios de transporte utiliza para desplazarse?

Los buses más que nada. Buses y los carros chicos que van por acá. Esos son los que van al mercado y los buses van por como se entra Abancay. Cuando uno tiene que ir a Gamarra también igual; ahí también hay un mercado grande y si tienes que hacer una actividad acá tenemos que buscar economía y coger esos buses e ir entre dos o tres personas.

¿Y cuánto tiempo tarda para llegar al mercado?

Será pues algo de 10 minutos, no más.

¿Y cuando va a visitar a su hermana cuanto tiempo tarda?

Más o menos en dos horas yo llego.

¿Dos horas hasta San Juan?

Ajá. Pero hay otros carritos también que van rápido; cuando vemos que estamos un poco tarde saliendo y tenemos que bajar hacia Wiese y ahí cogemos unos carros pequeños que normalmente nos lleva por Miraflores y por Barranco y sale San Juan de Miraflores. Hay diferentes líneas; uno tiene que buscar su línea que le convenga: ahí me voy con esta línea, no, me voy con el otro; ah es temprano, mejor me voy con el otro... como divisando también ¿no? en la mente.

¿Tiene varias posibilidades de viajar según el tiempo, según la plata?

Si, si, escoger como desea uno ¿no?

¿Y cuando hace desplazamientos al mercado, por ejemplo aprovecha para hacer varias cosas?

Si, si, a veces me voy llevando al perrito al veterinario y ya tengo que jalar y hacer mis compras y después regresar. No, ahí si cojo moto, porqué en la recta ya no me coge el carro cuando las señoras suben con sus cosas del mercado; tengo que coger un moto y regresar con el moto hasta acá.

Dígame ¿cuáles diría que son a su parecer los principales problemas de Lima? Desde su punto de vista.

A veces estamos muy desorganizados en vías de transito. Porque los carros... El otro día a mi me pasó... Porqué mira yo había ido a Gamarra a hacer compras y allí pues

normalmente a eso de las doce del día hay mucho tránsito, se atorán los carros... Entonces el otro carro estaba ahí parado y el otro carro donde yo estaba sentada iba a pasar, y el otro señor que lo llaman un señor y él decía ¿no? dale, dale el otro señor. Casi chocan los carros. Y yo le digo: señor, ¿sabe qué? yo no soy animal, yo soy una persona y no quiero morir así. ¿Y por qué usted le dice avanza avanza? ¿Qué está pensando? ¿Que los dos carros choquen y pase accidente? No, le digo ¿no? Y me quedó mirando. Sí pasan esos casos ¿no? Y a veces por ganar, por ganar... Y han pasado ¿no? Hay bastante desorden en esa parte. Inclusive aquí nos ha pasado. Nosotros tenemos acá Virgen Mayor; sí, un curso de Virgen Mayor. Y participan los sábados en la mañana; y en la noche a las seis tenemos misa. Y el abuelo... Una pareja vinieron acá a la misa y después de misa ellos salieron y según que ya cruzaron la pista estuvieron parados esperando su carro para que suban a su casa ¿no? Y vino así igual y dos carros entre el otro gana, el otro gana y lo atropelló. Sí, lo botó lejos al señor y se rompió el brazo y una pierna; y la abuelita pues le fue también golpeada. La abuelita tirada y tiene un tumor en la cabeza; ahora la he visto y está en coma la abuelita, está en hospital. Y uno no valora la vida humana ¿no? Entonces por estar haciendo un poquito que quiero pasar, por ganar, por eso hacen eso ¿no? No valoran. Por culpa de eso mira la abuelita tiene que estar hospitalizada; más o menos hace dos meses. No sé como estamos viviendo así sin valorizar a las personas.

¿Y que otros problemas de Lima le afectan a usted? ¿Cuales diría usted que son más importantes y cuales menos?

Quizás lo más importante es ordenar. Creo que nuestro gobierno ¿no? está algo... También estamos muy mal con este gobierno. Bueno, también eso. También viene de hace muchos años. Las cosas vienen arrastrando... No hay una persona consiente que entre y que diga de verdad vamos hacer esto, reglas poner y la normas y hacerlas respetar ¿no? Las palabras dicen pero no hay hechos. Y así nunca vamos a poder cambiar ¿no? Por más que uno quisiera. Y siempre hay mucho desorden. Y las personas... Bueno, los grandes políticos hacen lo que quieren y no se puede. Más que nada conciencia ¿no? Para que puedan hacer la cosas bien; dicen que si van hacer pero no la hacen. Todo eso y ¿como pues se puede mejorar así? Qué horror. Pero algún día quizás; pero viendo la realidad... eso viene de hace muchos años. Siempre es algún día, algún día pero... no hay cuando. No hay cuando que llegue ese día y que sea de verdad. Y esa misma razón pasan pues accidentes; tantas cosas. No hay una justicia justa tampoco. Uno hace un juicio... No hay una justicia justa, que diga de verdad es, porque siempre hay coima. Y eso me da mucha pena de mi país, que sea así. Si... que a veces ya muchas personas ya buscan salir afuera, pues no, para buscar también justicia y buscar también sus caminos.

Crean que aquí no lo van a encontrar y prefieren salir antes que esperar....

Sí, pierden la confianza, pierden la confianza. Ya muchos ya no confían en los presidentes. Claro, uno ya ve que la gente va despertando poco a poco. Aunque algunas muchas veces lo creen que él si lo va a hacer; vamos a votar por él, dicen ¿no? Lo votan, al final llegan votar y al final él no es como se ha dicho. Por eso yo cada vez que viene elecciones tengo que escuchar su propuesta del programa y digo ah no, él no, él no está bien. No creo, no. No está bien, creo. Voto porque tengo que votar por alguien, porque es obligatorio.

¿Pero no se queda solo con la imagen que le dan? ¿Intenta ver más allá?

No, no... Pero a veces ya nosotros ya acá, viendo tantas cosas, tenemos que ponernos y decir ¿sabe qué? eso está mal ¿no? no está bien. O sea, salir un poco a la calle y concientizar a la gente. Aunque es un poco difícil a las personas llegar y decirles ¿sabes qué? esto está mal. Lo que tu estás haciendo está mal ¿no? y queremos en que usted cambie ¿no? A veces la gente se niega pero a veces algunas personas si se dan cuenta y dicen ah si señora, gracias, disculpa, y de verdad tiene razón usted. Hay que bueno, que

alegría para uno. Pero bueno, cuando no hay, qué difícil; uno tiene que seguir, seguir así, ¿no?

Y dígame, de todos estos problemas que me ha dicho, el mal gobierno, la justicia que no es justicia, transporte, probablemente la delincuencia que hablaba pero no se...

Si delincuencia, si bastante, bastante acá, inclusive yo acá, he.... Acá en la parroquia cuando nosotros no teníamos este jardín, todas las noches yo estaba afuera, ya estaban escribiendo la tropa, tal sitio todos diferentes nombres, no, de ellos que se conocen y escribían, mucha drogadicción habido, pero supe enfrentarme a ellos, no, cuando señores están pintado atrás de la iglesia la biblioteca, no, están escribiendo, ya yo me iba caminando jovencito que pasa le dio puede pasar acá es una iglesia tienes que cuidar, acaso es como cualquier otra casa, le dio, entonces puedes llegar a tener hijo y puedes llegar a bautizar tu hijo acá, este es casa de Dios, ¿Por qué estas pintando le dio? , anda pinta en otros sitios no acá, le dio respeta, no, algunas veces un chico me contesto mal, no entonces otro le dice, cállate, cállate, le dice no, entonces ya, pudo recapacitar pero en el fondo cual será su problema a veces no, en ese momento cada vez que pasaban señora buenos días, señora buenas tardes, no, con respeto y yo también no que pasa chicos ¿porque hacen eso?, no, entonces preocúpense en estudiar hagan algo por la vida, ustedes no van a ser ahorita como jóvenes, van a llegar a ser, ósea cambiar de edad y van a llegar a tener familia y que le vas a dar a tu hijo, no, hacerle pensar, no, entonces pero algunos no entiende, pero señora ya estudie, que esto, pero yo no te veo estudiar yo te veo siempre sentado acá, no, yEn que momento estudias, no, perdóname que te lo diga de frente pero yo creo que mas sincera soy en decírtelo así en vez que te diga por tu espalda, dio no, aya gracias señora y así pues los jóvenes, y cuando a veces se reúnen cantidad, mas o menos un grupo de 75 de jóvenes, si, entonces como se llama un día de un momento a otro, no se quien , fue ese día que le llamo al patrullero, llego el un carro por aya otro carro por acá , y algunos chicos que teníamos también nosotros de teatro acá no, y yo subo a fuera y los chicos empezaron correr y quisieron entrar a la capilla y lo policías estaban mirando, uy ahora si, ahora si arman problema, porque los ve que lo chicos están ingresando, van pensar que los otros chicos que están buenos ahí, Dios mío que se va hacer también se lo va a llevar, entonces yo le dio, sabes que le dio, no, no , no, anda por el otro lado y corriendo se fueron se escaparon, pero algunos los tuvieron que coger, si pero parece que eso también problema viene también cuando nosotros no hablamos a nuestros hijos con la verdad y también no le enseñamos a ser consiente no, le permitimos que haga las cosas no, le permitimos que nos mienta, no, y en esa parte si con mis hijos soy muy estricta no quiero saber la verdad, y la verdad dime la verdad y yo me voy a sentir mas tranquila, en vez que me mientas, no y entonces ya vemos como se soluciona, no entonces , así, pero a veces estamos muy alejados de la iglesia yo también me a pongo a pensar en el lugar de las otras personas y digo yo también estuviera en el lugar de ellos yo también estuviera igual, creo, pero tenemos que avanzar algo, no, tenemos que avanzar, hacer algo por la vida, no , bueno no será muchas cosas, pero, como la iglesia es como una institución, también tiene derecho a educar un poco a la persona, no, decir, no que esto esta así, esto esta asa, no, y a si pues, y a si mucho delincuente y de ahí bajao, bajao poquito, poquito, poquito, ya..... Empezamos a hacer nuestro jardín y a cercarlo con maderitas así como ve, ya un poquito más de respeto ahora, ya no nos pinta ya, porque todos los años, nosotros teníamos que pintar, trabajar, un día de trabajo comunal, con todas las personas que participan acá, y..... también muchos jóvenes que se han convertido alguna vez estuvieron andando en el grupo, pero ahora han vuelto a entrar acá entonces, la tarea era acá adentro, y decirle sabes que, quizás antes tu haz sido así, pero tu tienes que cambiar tu persona, no, entonces ahora esto es como una institución, acá hay reglas y tu tienes que hacer lo que es respetar las reglas, lo que hay acá, tampoco puedes hacer lo que te da la gana acá, y entrar y estar conversando o estar así o así , también no, pero claro esto es como una iglesia , no se puede, tu no puedes entrar , tu no puedes entra,

no, en fin, no, pero tienes que aprender, a que, eso te va a servir para tu propia persona, no para mí, es para ti, quizás no te lo han dicho en tu casa pero acá como iglesia tienes que aprender, no, y así pues de esta manera convencer a los chicos, no..... Si poco a poco aja, si porque, normalmente, yo voy con junto con los chicos de confirmación, ósea a veces aprovechando no, que están acá, llevando unos cuantos platillos de comida, y así avanzamos pues no con los jóvenes, ya señora, ya, bromeando, así no, hacemos ambiente, pues, de esta manera estamos viviendo, aquí en Juan Pablo.

¿Y de todos estos problemas (el mal gobierno, la justicia que no es justicia, el transporte, la delincuencia y otros) en que lugar quedaría el transporte?

Mucho más problema es la delincuencia. Sí, mucho, porque los chicos... ya como la drogadicción todo eso, estuvieron, se andan drogando, a veces ya, empezaban a asaltar a las personas, no, la gente más o menos 10 de la noche 11 de la noche ya no podía caminar, porque, por más que sea entre vecinos, no, esperaban ahí, y como estaban drogados le quitaban sus zapatos, le quitaban su reloj, todo lo que le encontraban, hasta su teléfono, entonces ahora a cambiado un poco, ha cambiado, ha bajado un poco y ya estaba como..... traumatizados, la gente, la gente no tenía miedo, pero..... Una señora me dice así como varias, veces viene baja, los chicos bajaron en grupo y la puerta de acá, que hicimos reunión de catequesis y cerraron la puerta, y yo me quede a fuera sola y entonces, mi llave le había dado a otra persona pa que, guardar las cosas, entonces en ese momento el único pensar Dios mío ayúdame, no, afuera, no, entonces yo le digo porque cierran la puerta, no tengan miedo, porque las señoras se alborotaron, no, y cerraron la puerta, señora no nos vas a tener miedo, los jóvenes a nosotros, los jóvenes, nosotros somos mayores que ellos, si nosotros vamos a tener miedo a ellos, ellos pues que más quieren ellos se creen que son los líderes de la calle, le digo, y entonces, no, no, nosotros no podemos tener miedo a ellos, tenemos que decirlo, oye joven que pasa porque esta correteando, no, pero siempre cuando yo veo a si que tiran piedra, o esa, joven que pasa.... le digo quieres tirarse piedra, quieres ir, quiere, retírense de acá, no, no hagan eso, eso está mal, te haces daño, te da cáncer, y después como mueres, sufres ¿no?, entonces piensa, no, un poco no, que es lo que estas haciendo, a veces, ya, ya señora dicen, dejan paran de hacer eso, porque normalmente niños de 11 años, 9 años ya empiezan, es una etapa que, una etapa que termina, ya se retira, otro, después otra etapa viene, y vuelve, otra etapa viene y es una así, como un turno que lo hacen, creo, ahora más bien, gracias a Dios que ha bajado un poco, si ha bajado un poco, un poco ha bajado, por momento estamos tranquilos, pero posiblemente ahora en vacaciones, así, pero tenemos que hablar

mucho porque dentro de ahí, dentro de ese grupo, hay un líder ahí, si hay un líder y ese líder a veces es la que dice, oye vamos hacer esto, esto, no, y entonces.... siempre con mucha fuerza, ya, yo soy le máximo acá, y yo hago lo que quiero, no está bien así, no está equivocado esa persona, no, no lo se que ganaran, o cual será su satisfacción de ellos, no, quizás se sentirán feliz así, pero no se, que se sentirán, pero da pena, da pena.

¿Entonces para usted el transporte no es problema?

No, no, no tanto, porque también se puede concienciar. Porque un tiempo hubo una alza de tarifa, así que subió la gasolina, y también ellos hacen su propia tarifa ¿no? Como decir de acá de Juan Pablo hasta el Diez no es muy lejos ¿no? Entonces cobraba 50 céntimos y pensando en las demás personas que... hay muchas madres solteras y no tienen económicamente para estar pagando el pasaje que ellos pedían ¿no? Entonces ya había habido problema, pues, con una señora. O sea transportista que había trasladado a la señora, se olvidó que había habido alza de pasaje, entonces solo tenía su sobrado del mercado, y solo 50 céntimos para su regreso, entonces el señor, dice a la hora de bajar, señora el pasaje es 70, pero como señor el pasaje 70, si yo la semana ante pasada estaba 50 no más, yo pensaba que estaba 50, entonces el señor no cedió ni siquiera por 20

céntimos, que no es mucho, no, entonces le dijo no señora usted me tiene que pagar los 70 céntimos , 70 céntimos, 70 céntimos, agarro el paquete dice que lo aventó a la señora, y la señora se cayo , y eso nos informan en una asamblea a nosotros, entonces yo le digo eso no es justo, le digo, mira le digo, esos buses de acho hasta casi Jicamarca, cobran 50 céntimos, y en Acho esta parada y dicen cincuenta, cincuenta, San Juan de Lurigancho, cincuenta, cincuenta, y mira la distancia es mas lejos de acá para entonces yo , porque son tan egoístas eso no, entonces cierto, vamos hacer una asamblea dijeron, no para ver con esa persona como se puede hacer, entonces a mi me tocó un día pues, no así igual no, entonces , yo también me olvide, no, entonces digo no, señor le dice señora estamos 70 el pasaje, señor disculpe pero no creo que de acá se eso, conmigo, le digo, la única persona que le pase eso, le estoy pidiendo disculpas, le digo, porque yo también me olvide, le digo, lo que había pasado yo si escuchado que el pasaje habia subido pero me olvide, entonces por esta vez acéptalo le digo peor que no le pague nada, le digo yo conscientemente, no , entonces me dice ay señora, pero señor le estoy diciendo le estoy hablando es otra cosa que no le hablara, le estoy hablando de buen manera, le digo, y con educación le digo, no, y el me dice, no señora, entonces, señor usted no es conciente le dije la verdad, mira pónganse a pensar del acho hasta el fondo cobran 50centimos, de acá a allá no es mucho la diferencia, le digo. Porque yo tenia que subir de acá hasta arriba, no mas, no era como 5 cuabras y media, cincuenta céntimos era pues no era tan conciente, no, entonces digo de ahí hasta ahí debería ser 30 céntimos, son 20 céntimos mas, y ya usted me esta cobrando 70 ya es mucho le digo, entonces mire señor vamos hacer usted ya, yo les he conocido, yo donde Juan Pablo vivo años, yo conozco todas las personas que están trabajando acá, le digo, y yo creo que para mi es injusto, que ustedes lo que están haciendo ,le digo, entiendo que ha subido pero la ruta no es mucho, no creo que gasten tanto en la gasolina, en todo eso, no, en petróleo , no, le digo pero usted tiene que ser consiente le digo hay mucha gente que no tienen, le digo, aceptar, como le digo algunos pagaran, porque también hacen mal en hacerle costumbrar y paga pato quien la gente pobre, le digo así, ay señora, dice entonces, yo, usted no acepta mis 50 céntimos no diga que yo no le he pagado ,le digo, porque yo le estoy pagando porque es correcto, no, entonces, entonces, si usted no desea, bueno entonces, nos reuniremos todo Juan Pablo y haremos una asamblea, le digo, y nos pondremos de acuerdo que entre otra línea, que ponga su presupuesto, un poco mas barato, no, y así la gente se moviliza, le dije, entonces lo siento mucho por mas que sean la gente de aquí de Juan Pablo, y hay otros que son de afuera, lo siento mucho, pero se tiene que ser así le digo, vamos a venir acá con una cosa, que la gente no puede tiene muchas posibilidades, hay muchos niños, y no solo eso le dije, los niños son muy maltratados, le digo, ¿por que? Porque los niños como son niños, algunas veces son muy inocentes, no hablan, no, dicen, se quedan callados, antes de estar, que pasa, sufre peor, el señor coge, paga su pasaje normal, y le dice niño, levántate, levántate ,le dice, le hace parar al niño y a la otra señora, le hace sentar, y si el esta pagando, su pasaje porque no se puede sentar el niño, entonces todo eso le dije al señor, se me quedo mirando, si señor yo no tengo miedo a usted, le digo porque yo la conozco , le digo, toditiita la gente ya te conoce, se como son y es demasiado, le digo ustedes deben aprender a ser concientes, a ustedes les gusta, lo que pasa es que ustedes les gusta es el dinero, le digo, el dinero les gusta por eso ustedes no quieren perder ni 20 céntimos, ni 10 céntimos le digo y eso esta mal así le digo, por eso estamos todo nuestro país estamos muy mal así, se me quedo mirando, y a veces me tocaba subir a su carro de nuevo, ya pues, el señor se agachaba, y bajo el pasaje pues, de 70, bajo pasaje a 50 hasta ahora que se mantiene el pasaje a 50, bajo, lo bajaron la tarifa porque ya pues..... en verdad mientras otras personas le hacían acostumar, estaba mal, otras personas sufrían porque no podían tener, hay muchas personas que tiene bastantes hijos, y no alcanza pues, no le alcanzaba, y así pues bajo el pasaje .

A partir hacer de la asamblea o simplemente con....

Así, así, más otras, mas de que le trato mal a la otra señora, hicieron una asamblea que no era justo, lo que estaban haciendo, con todo eso bajo, y se quedo en 50 céntimos, hasta ahora, hasta ahora, esos carritos 50 céntimos cobran, pero algunas veces son poco mas vivos ven personas que no son desconocidos y aprovechan un poco, no, pero, algunas veces porque no hablan, pero si habla yo creo que si...no

Y en referencia al transporte ¿cuales son los principales problemas que tiene usted a la hora de viajar?

No, no, porque yo elijo que carro, hacia donde me voy, me traslado, y que carro tomo, y espero y subo al carro y me voy ¿no? No hay mucha otro problema. Porque hay dos líneas que entran acá, la 45 y la 17 ¿no? Y aparte los carros chiquitos. Como le dio, si veo que ya es tarde entonces trato de irme con otra línea hasta Wiese y de Wiese cojo otro carro que vaya mas rápido; depende en que circunstancia uno se encuentra.

¿Y qué ventajas tiene el transporte público?

Bueno en esa parte, o sea, en los carros grandes vas sentado. No, bueno casi no viajo con las líneas por las mañanas; por las tardes está un poco mas vacío ¿no? pero... y los carros chiquitos. Sí, normalmente yo creo, que puede ser así que estén muy aplastados. ¿Por qué?, Porque en todas las mañanas la mayoría de la gente se va a trabajar; y con los escolares... los niños van pues un poco más aplastados, hasta donde queden ¿no? queden poco a poco, ya bajando. Así es, porque normalmente ya a eso de las 10 ya un poco baja porque ya le gente, ya se va desplazando más otras líneas... o donde quiere: colegio... Y también puede ser eso a partir de una que salen del colegio ¿no? en ese momento es un poco saturado de vehículos, porque otros quieren llegar a su casa rápido para almorzar, y, ya, yo quiero tomar este carro y aplastada, aplastada así también van, si, porque en esa parte ha mejorado porque antes era un.... con los carritos un poquito mas viejitos, no pero ahora, con SOAT, todo eso, que están revisando los vehículos, bueno en esa parte esta mejorando, no, los carros más limpios, más ordenados, y seguro también porque antes era pues, una cosa que habrías la puerta, y a veces se salía hacia la puerta ¿no? Sí, y hay unas curvas que tiene que voltear el carro, y a veces están pues, tres personas a adelante, o dos, y el carro se inclina y uno también se inclina y el de la puerta, se abre, porque me paso así a mi, y le digo señor usted esta ganando mucho cómprese otro carro ya no, ya es hora porque tenemos nuestra vida, y también vale mas, no somos animales, como le vuelvo a repetir, ya, tenemos que ser considerados y también con lo carros, sino ¿donde esta la vida de una persona? Pues ya me voy a comprar, decía, o a veces no o no alcanza la plata, y así como bromeando, le decía para que tiene usted dos o tres mujeres por eso que no le alcanza la plata, como bromeando ¿no? Pero ha cambiado un poco, no, esa parte, por eso, son dos líneas, no se si abra visto unos carros puro verde, y otra empresa puros azules, y otra empresa si son puros blancos, así es.

¿Y a parte los moto taxis?

A parte los moto taxis, sí. Ya moto taxi también tiene su empresa, creo. Sí pero en ese moto taxi, si no hay seguridad. Varias veces he visto volteándose. Hasta yo tengo miedo de tomar moto taxi. Si tengo que tomar, lo tengo que anticipar al chofer, diciéndole sabe que señor va a ir despacio ¿no? Porque no quiero morir todavía. Igual le voy a pagar pero no quiero morir. No vaya rápido porque no tengo prisa mucha de llegar. Si porque... a veces cuando tenemos que... así salimos... bueno en ese caso que estamos construyendo la capilla, salimos a buscar un poquito de apoyo a las tiendas un poquito mas grandes, si nos puede apoyar y, a veces nos da pues como decir una bolsa de cemento y eso no se puede traer en esos carros porque tiene su ruta, no entran hasta acá, tenemos que coger moto. Entonces es por eso le tengo que decir señor vamos a ir recoger esto, pero no vaya tan rápido mejor vaya despacio, y así hacemos.

¿Y en general entre las ventajas que tiene el transporte público y los inconvenientes el balance es positivo o negativo?

Yo creo que si...más o menos: ni tan mal ni tan muy bien. Porque siempre tenemos que estar como le digo diciendo ¿no? Si no le decimos, como se puede mejorar ¿no es cierto? Porque normalmente nosotros cuando ya llegamos en verano utilizamos los otros carros grandes para que ¿no? Todo el año lo que hemos hecho trabajo en la capilla nos vamos a la playa ¿no? Entonces le decimos si....si por medio de la iglesia un poco mas leal, para nosotros, por mas, malo que sea por mas duro que sea, si...aflojamos un poco...

¿Usted normalmente hace lo mismo todos los días o cada día es diferente?

Bueno cada día es diferente, es diferente. Pero por ahora nos estamos dedicando más al trabajo de la capilla. Pero ya eso, o sea, tengo que programar mi día. Cuando ya nos dedicamos un poco nos más trabajo acá las compras los hago mas cerca de acá; ya porque ya no alcanza ir allá estar buscando ¿no? Lo tengo que hacer... pero si tenemos que recoger materiales esas cosas, si lo hacemos a acá, dentro de Juan Pablo. Cambia un poco, pues ahí. Pero cuando ya no tenemos otras cosas que hacer, otras cosas tenemos que hacer, ya ahí sí vamos salimos afuera.

Descríbame que es lo que hace un día normal.

Bueno normalmente lo que hice hoy día es levantarme a las seis y media y hacer desayuno para mis hijos, llevarle hasta hacerle cruzar la pista, y como está cerca al colegio ya ellos llegan ¿no? Yo regreso y le tengo que darle desayuno a mis perritos ¿no? Y tomo mi desayuno yo también ¿no? Y de ahí ya veo qué cosa para hacer. Coordinamos nosotros... de dos personas salimos ¿no? Cerca de las once y media nosotros pensamos salir a buscar apoyo para el techo de nuestra capilla. Entonces vamos a salir con la señora de la Biblioteca, y así estamos haciendo por estos días ¿no? Pero cuando ya no hay otras cosas, yo salgo al centro; voy a hacer compras: un poco de golosinas que yo también vendo acá en la puerta de mi casa ¿no? Entonces voy al centro, me doy unas vueltas, cojo el carro y me regreso ¿no?

Y cuando va al centro por ejemplo, ¿a donde va y como llega?

Bueno, de acá me voy con la 45. Más o menos casi dos horas llega, porque eso de las diez de las once va lento el carro; como no tiene mucha prisa ¿no? y va lento. Y nosotros vamos divisando. Y llego al centro de Lima y me voy por jirón Ayacucho; por ahí a buscar ahí unas galerías que venden por mayor golosinas, y voy buscando los precios. O por donde van me voy otro lado caminar y después ya, quedo donde que tengo que comprar y después ya compro ¿no? Ya después me tengo que regresar para tomar el carro y me regreso con el mismo carro que viene hacia acá.

¿Solo toma un solo carro?

Sí, pero cuando veo que ya que es sobre la hora, o de repente se me pasó la hora divisando, o ya es tarde, o tiene que llegar mi hijo del colegio, yo me voy con todas las llaves, entonces, digo, ah no, de repente los pandilleros están por ahí y lo pueden hacer daño a mi hijo, ya no ahí si cojo otro carro hasta Wiese, y de Wiese ya otro carro, ya para llegar mas rápido.

¿Y en este caso cuánto tiempo tarda?

Como son esos carros chiquitos tipo combi son... 15 minutos demorará hasta Canto Rey; porque corren, corren como es todo avenida corren.

O sea, del centro hasta Canto Rey unos 15 minutos y después unos 10 minutos para llegar acá.

Si, si, mas rápido para llegar. A veces ya encuentro que están saliendo del colegio; ya , uy....ya rapidito vengo. A veces ya pasa casualidad que yo llevo más ratito llega mi hijo y uy....y..... ¿A donde fuiste mami? A hacer compras, digo. Pensé que ya estabas acá. Yo preocupada tomé mi carro.

¿Y un domingo normal, por ejemplo, qué hace? ¿Le dedica más tiempo a sus hijos? ¿Sale con ellos?

Sí...a veces vamos al Metro, porque hay juegos ahí, a llevarlos un poco para que se recreen ¿no? Y cogemos un carro, de ahí nos quedamos en Metro, bajamos y entramos. A veces al cine Metro, o a veces ahí ¿no? Y en adentro a hacer compras algunas cosas, y de ahí a cine Metro. Así hacemos, para distraernos un rato ¿no? A veces los chicos tienen bastante tarea del colegio, ya tenemos que ver en que momento ir un ratito para los juegos.

Y digamos de todas las actividades que usted realiza durante el día o durante la semana, ¿Cuales son las que puede hacer en Juan Pablo y cuales no puede hacer acá?

La mayor parte se puede hacer acá en Juan Pablo. Porque, como le dio algunas cosas que no se pueden hacer: un juicio, o sacar una partida. Acá no lo puedes hacerlo, porque todo es en el Centro de Lima; tienes que trasladarte hasta Jesús María. Todas esas cosas.

Pero por ejemplo me decía que las compras no las hace en Juan Pablo.

Sí, sale más a cuenta allá, en mercado Diez. Porque venden, por caja cerrada, y un poco mas cómodo. Su precio, precio justo. Pero acá en el mercado también puedes conseguirlo si no que un poquito el precio un poquito mas elevado, pero uno tiene que buscar su economía. Si entonces ya...y por los precios uno va.

¿Para hacer las cosas que hace en Juan Pablo puede ir caminando?

Si acá en Juan Pablo también caminamos, caminamos para diferentes tenemos que ir a los colegios, o también arriba, arriba yo tengo mi casa a veces cuando yo dio....ay no... yo que ago voy hacer llegando tan temprano a ay, mejor me voy caminando, como a veces me encuentro con personas..... señora como esta y como esta el tanto, no se deja ver, no o nos quedamos un ratito a conversar, ya sigue la rutina, o ya es tarde, o.... ahora si carro...depende como se encuentre.

¿Y normalmente cuando tiene que salir de Juan Pablo a hacer lo que sea como lo hace? ¿En que medio de transporte se moviliza?

Con carro, sí, con carro. Cuando es de fuera si con carro. Sí, siempre necesita movilidad. ¿Sino como nos podríamos desplazar?

¿Entonces cree que los carros son necesarios?

Sí es necesario. A ver que pase... un accidente o... que le puede dar un cólico tan fuerte. No hay médico por acá y necesita un vehículo para trasladarlo hacia el hospital, de emergencia o un accidente o un atropello; tantas cosas que puede pasar ¿no? Necesitamos de todas maneras un vehículo, tiene que haber de emergencia uno.

¿Cuando tiene que salir de Juan Pablo siempre encuentra carro?

Sí, siempre. Por eso yo tengo pensado: me tengo que ir; ¿con que carro? Con este, elijo, o con el otro. Y ya voy directo donde carro y tomo ¿no?

¿Y algunas veces ha tenido alguna dificultad para llegar a algún lugar porque no llegara carro hasta allá?

Una vez me pasó porque como se llama me iba ir de viaje, y el carro tenía que salir a las seis de la tarde, yo recién las cinco de la tarde recién estaba acá y yo tenía que esperar la hermana llegue pa que reciba la llave, pues no, y yo irme, no, y no llegaba, yo estaba

desesperada, y decía uy... a que hora viene, a que hora viene y yo le digo a mi hijo mejor tu vas subes arriba y dejas la llave , vamos a quedar afuera esperando nosotros, no, en eso las vimos a la hermanitas, que ya bajaban por arriba, bajando, ya viene un poco mas tranquila, pero ya es tarde nos dijo que a las seis en punto salía el carro, vamos a perder el pasaje y nos quedamos otra vuelta, tenemos que comprar no conviene porque con mis hijos son tres pasajes, no conviene, no, nos íbamos hacia Arequipa, uy, el único salida que me quedo es un moto voy a coger hasta wiese y de wisse cojo un carro, hay unos carros que cobran dos soles hasta Abancay, no, entonces bueno voy a coger esos carros rápido pa que vayan no, y de verdad hice, de acá cogí un moto hasta abajo y nos quedamos ahí , de ahí cogimos ese carro todo Abancay, justo me deja en la puerta de la empresa y llegamos, y... ya al toque cruzamos la pista, ya estamos ya así y el carro ya estaba por salir....

¿Pero se ha encontrado alguna vez de querer ir a algún lugar dentro de Lima y que no hubiera carro para llegar hasta allá?

Bueno, no, hasta ahora no; siempre he encontrado carro para ir a donde yo quería.

O sea ¿siempre que ha querido ir a un lugar ha podido? ¿no ha tenido problema

Sí, siempre; gracias a Dios.

¿Cree que en Lima se puede llegar a todas partes en carro?

Sí, sí. Yo creo que sí. Sí. Yo creo que sí, en todo sitio. La mayoría... hasta los carros viejitos ahora creo ya trabajan. Ahora quizás ya no tanto por SOAT, por todo lo que hacen la revisión de los carros que están haciendo ¿no? Pero los motos donde no pueden los carros... Los motos...

¿Siempre hay algún carro que te lleve a sitio?

Sí, sí, sí.

¿A que hora suele tomar los carros?

Depende a que hora salgo....

¿Suelen ser horas distintas?

Sí, sí.

¿Puede ser en la mañanita temprano, puede ser en la tarde, medio día, media mañana?

No tengo horario fijo, porque siempre hay movilidad.

¿Sea la hora que sea siempre hay movilidad?

Siempre hay. Sí, siempre hay.

¿Incluso de noche?

Creo que los buses trabajan hasta las doce de la noche, más no tampoco. Eso sí, están los caritos estos que están hasta las tres de la mañana creo que están trabajando. Sí, trabajan hasta las tres de la mañana los carritos. Incluso creo que hasta se amanecen.

O sea, si es de noche, usted toma el carro hasta Wiese o hasta Canto Grande y de ahí toma otro carro...

Sí, o a veces tengo que ser precavida ¿no? Porque de repente yo digo ¿no? como estamos pensando de noche pase algo acá, tengo que conocer vecinos que tenga carro ¿no? Entonces, ya, pues vecino ¿sabe? este un favor pues: haga una carrera y haga ese servicio ¿no? Cogemos también así.

¿Pero es más por inseguridad que no porque no haya carro? O sea, hay carro pero lo que pasa es que usted no se fía de él.

Por la seguridad, sí, porque ese carro no nos va a esperar hasta que nos regresemos. Pero un vecino nos hace ese favor de esperar. No, vecino, tenemos que ayudarlo. Esa persona está embarazada, va a dar a luz ¿no? Y tenemos que trasladarlo. Una vez me paso así. Una señora iba dar a luz y no había como. Entonces al vecino que tiene carro vamos a tocarle su puerta, toc, toc, toc. Tocamos la puerta y llevamos a la señora al hospital ¿no? Porque su esposo no estuvo y estuvo sola y teníamos que ayudarla pues ¿no? Y el señor nos esperó, nos esperó. Y cuando dijo uno se quede quien se hace responsable, ya pues teníamos que ponernos de acuerdo quien se va quedar y elegir y se quedaba esa persona. Y al día siguiente avisar a sus familiares de la señora para que vayan, pues no....

¿Y en general usted cree que en Lima hay carros a todas horas?

Si, si en centro de Lima si, si hay carro.

¿Y en la periferia? ¿Aquí en Juan Pablo, en Montenegro...?

Yo creo que si, porque hay muchos carros a todas horas.

¿Y normalmente cuando quiere tomar una carro, sea la hora que sea, tiene que esperarse mucho rato para que llegue el carro?

A en esta parte sí. Por ejemplo un día a mi me pasó yo de acá salí, y justo cuando salía volteando la esquina justo el carro pasó. Tuve que esperar; habré esperado como quince minutos, a veinte.

¿Y esto cuantas veces le ha pasado?

Varias veces...

¿Pero en un año cuántas veces le puede ocurrir?

Dos, tres veces. O a veces, ya llegaba yo estaba a un paso y el carro, pum.... casualidad, bajaba, y señora Abancay, Abancay, que diga, no aya un ratito, no, porque a veces los cobradores siempre están mirando, que hayan personas que quieran subir, ó... a veces yo me voy me dirijo al mercado y esos carros pasan, Abancay, Abancay, yo tengo que decir, no, no, yo no voy Abancay, yo me voy, me estoy yendo hacia el mercado, no, que no necesito tomar esos carro, porque no va, por esa ruta, no, entonces tengo que tomar los otros carros chiquititos, no.....no, pero otras veces si, no, que me a tocado esperar

¿Pero normalmente cuanto tiempo espera?

Sí, esperé como quince minutos.

Esta vez sí, pero normalmente cuando va al mercado, o cosas de la iglesia, ¿lo normal, normal, normal, es esperar 1 minuto, 5 minutos, 20 minutos....?

Si depende porque ellos también tienen horario de salida, y de repente justo yo salgo cuando ya el carro bajo ¿no? Y de ahí 15 minutos creo que salen arriba o de repente ahí paró o demoró, y van pasado las horas verdad, entonces como se llama, tienes que esperar ya veo, cuando veo que no baja el carro, ya tengo que esperar....si....

¿Y en general en Lima tiene que esperarse mucho para tomar el carro?

En el centro de Lima sí me ha tocado esperar. Un día estuve con mis paquetes de galletas y estuve esperando y pasó uno pero por el medio. Uy, digo, ahora tengo que esperar otro que venga hacia acá. ¿Por qué ese pasó por ahí? Y tuve que esperar. Casi media hora he esperado. Sí, casi media hora.

¿Pero esto cuantas veces le ha ocurrido?

No, una sola vez, me pasó una sola vez.

¿Y por lo general cuanto tiempo tiene que esperar?

Será como diez minutos, quince minutos, algo así. Porque también ellos... porque en el centro de Lima hay más atoradera y el carro avanza poco a poco. A eso de las doce algunos salen del colegio, y se llena o... otros carros también salen, no sé, esas horas. Poco más atorado el centro de Lima. Seis de la tarde también es... Mala hora. Ajá. Y las horas van pasando ¿no? Pasan rápido, tan tarde e llegado a mi casa porque, uy porque estuvimos centro atorado, o cuando es huelga, manifestación esos días, hay mucho, cambien de ruta, o a veces uno tiene.... que espere y espere y a que hora, a que hora, y a veces ya muy tarde, al policía, pregunta, por ¿donde están pasando los carros?, por el otro lado, yo estoy esperando acá hace rato, y no hay cuando que pase los carros, no, y cambian de ruta en esos casos, si, tienes que esperar mucho tiempo.

Pero estos son casos excepcionales, ¿no? ¿Pero lo normal?

Lo normal pasen seguidito los carros. También, la casualidad que ni bien salía, como me conocen, simplemente levantaba la mano y corre y el cobrador bajaba y me ayudaba a subir al carro.

De todas maneras, a pesar de estos inconvenientes, ¿usted sigue tomando el carro cada vez que lo necesita?

Sí, porque no hay, otro modo de trasladarse. A no ser que tenga un propio vehículo, ya cambia las cosas...

¿Qué es lo que le permite el transporte público? Dicho de otra forma ¿qué le pasaría a usted si no hubiera transporte público?

Caminar sería; mas cansado ¿no? Caminar para movilizarse. Muy lejos también. Porque de acá ir al Centro de Lima... Imagínese, ¿cuanto tiempo yo llegaría? Y de regreso también. Es difícil. De todas maneras tiene que haber un transporte; sin eso no se puede, de verdad.

¿Para usted el transporte público es muy importante?

Si muy importante, para cualquier cosa,. Emergencia... Para cualquier cosa que haya. Aunque pase terremoto, que haya o no; algunos carros pueden malograr o algunos pueden viajar. Es necesario que haya para salvar nuestra vida. No, porque uno no sabe....

¿Cree que si no hubiera carros o el nivel de servicio fuera más bajo esto le supondría un freno a su desarrollo personal o desarrollo de su familia?

Claro que sí....porque a veces mira uno....Tienes clases tal hora ¿no? Y de repente te hiciste tarde en salir, y estás sobre la hora ¿y como puedes llegar? Tiene que haber de todas maneras, tiene que haber para movilizarse... Pa salvar de apuro... si... porque además es necesario, muy necesario es el transporte. Sin eso... no podrías pue... Sería como en la época de los incas... ir caminando.

¿Hay alguna cosa que le impide o que le dificulte desplazarse?

No, siempre puedo viajar, si, si.

Le voy a preguntar de otra forma ¿Para usted el costo del pasaje le es un inconveniente, una dificultad? Usted me está diciendo que si puede toma la 45 para pagar un sol al centro de Lima aunque tiene la posibilidad de ir más rápido yendo a Wiese y tomando otro carro que le costaría un sol cincuenta.

No, midiendo, midiendo; antes de salir uno tiene que medir. Y antes de eso tomar los otros carros. Tiene que ver primero el bolsillo ¿no? Decir: a ya!, me queda tanto. Y pues ahora bien tomo este. Y ya en otro caso, bueno, recompensaré eso con algo; trabajaré un poco más ¿no? para compensar si gasté un poco mas ¿no? Pero... Llegas a tu destino, donde uno puede estar sano y salvo...

¿Más o menos cuanto se gasta de pasaje a la semana, al mes, al día...?

La verdad casi no saco mi cuenta....

¿Pero lo que usted se gasta en pasajes es una parte importante de sus ingresos?

Sí, sí es importante... Pero por eso que tengo que decir, tengo que trabajar un poco más, para compensar esa plata como pueda o a veces como decir, como ya estoy sobre la hora en el centro de lima, no, entonces digo ¿mi hijo a que hora va a salir del colegio? Entonces yo saco mi cuenta, aya.... escucho de acá pa, no ya un sol, y cincuenta céntimos mas... no mas no es mucho entonces tengo que trabajar un poco mas para compensar eso, no, y lo hago así no, o a veces cuando, por ejemplo, también me encuentro, que tengo que ir a comprar flores, a Acho sábado, que nosotros tenemos misa y tengo que arreglar el altar, no, uy muy tarde e venido, y también tengo que ahí hacer economía, por las flores porque todos no venden el mismo precio, no, primero me tengo que dar vuelta, entonces ¿donde están las flores? ¿Que flores busco? , y si está en otro lado mas barato lo compro o el, otro esta mas caro como esta y en que estado todo eso tiene que ver, no, entonces de hay si esta cincuenta céntimos, cincuenta céntimos, hasta San Juan de Lurigancho, cincuenta céntimos, ¿cincuenta céntimos no? pregunto...si...me dice aya subo, es igual como por ejemplo cincuenta céntimos, de aya abajo hasta acá arriba, otro cincuenta céntimos viene a ser un sol, entonces me conviene ir con este carro, en vez de ir con el otro carro saco mi ... cuenta.....entonces yo digo tomo en verdad y voy a llegar un poquito mas temprano , que el otro, no, cojo el carro y tomo y llego acá...yaTengo que arreglar las flores, ya, rápido para tener un poco más tiempo....

¿En que medida la plata es un limitante a su movilidad?

Cuando no tuviera pues plata, sino pues una ayuda, porque de donde voy acoger si no hay...porque a veces cuando uno tiene ya pues hasta a veces, gasta como un poco mas, gasta, gasta, ve, compra, compra, y gastas mas aya.... Este mes e gastado mucho y el otro mes tengo que ir un poco reajustado entonces...verdad...no.

En este sentido ¿alguna vez ha tenido dificultades para viajar simplemente porque no tenía plata para pagar el pasaje?

No, no. Por ahora no. Siempre he tratado de hacer esfuerzo...esfuerzo... si...

¿La plata le restringe un poco la posibilidad de hacer cosas?

No solo a mi. Me pueda pasar eso puede pasar cualquier otra también persona, si como dice esa señora que le pasó, hay muchas mas personas que también, que a veces, no, bueno...quizás yo.... no tenga esas problemas....porque yo tengo vendo., no...si vendiera yo también estuviese igual, no como la señora, tuviera, no tuviera como desplazarme, porque económicamente, no alcanza....

¿Qué estrategias utiliza usted para intentar pagar lo mínimo de pasajes?

Depende ¿no? de como adonde tengo que ir y en que momento me encuentre ¿no? Entonces si yo no puedo ir, para eso llamo por teléfono, diciendo sabe qué ya no puedo ir, puedo ir mañana o no se puede, dime tu... yo voy a escuchar... ¿no? y nos ponemos de acuerdo.

¿Alguna vez ha dejado de ir a algún lugar porque no tenía plata?

Bueno no, si no he podido ir por otros motivos no por dinero, pero, que eh.... oído venir así una persona o, íbamos a hacer algo, no he podido ir, no, pero siempre guardo un poquito...no...siempre guardo hay para cualquier cosa de emergencia que tenga que tenga que eso te salve, no, siempre lo hago...en eso, uno no que sabe nos puede pasar.

Y cuando usted decide cuestiones relativas al trabajo, los estudios, cosas a la recreación, al medico, todo esto, etc. ¿en qué medida el transporte o el costo del transporte la hace variar de decisión?

A ya.....por ejemplo cuando se enferma mi hijo pues claro varia, porque o sea no estaba programado. Uno no sabe, como le digo, no las recetas que le dan a parte la consulta, de repente 2, 3 jarabes te da, y ahí si varia la economía, porque gastas un poco mas y aparte el pasaje. O el vehículo que has tomado, o carrera que hayas tomado, pues, cuanto tiene que cobrarte varia pues, gastas un poco mas.

¿Si usted se gastara mucho en pasaje llegaría a plantearse la posibilidad de ir a vivir cerca del trabajo para ahorrarse plata?

Claro, claro.... Porque si estás gastando seis soles diarios, no, seis por treinta, son ciento ochenta soles, que se gasta al mes. De repente alquilando un cuarto, ahí cerquita, ya no tenga que pagar pasaje y hasta ya no... las dos tres horas que tarda en llegar. Buscar la economía, buscar la economía, y estar mas cerca, claro siempre y cuando es un trabajo, que te permite, que te da bueno, y que te pueda servir...para más o menos, tienes que ver como, si no te sirve o solo por poco tiempo vale la pena, trabajar, no, depende como... no... si.

¿A pesar de que usted dice que la plata no es una problema grande, sí es un elemento que tiene siempre en cuenta a la hora de tomar cualquier decisión?

Sí... sí. Uno tiene que buscar siempre la economía... Sin economía tampoco no podemos... no podemos, ni comer ¿no? Cualquier otra cosa que podemos... que queremos comer... Esas dos cosas son muy importantes: el vehículo y la economía...

Nada más. Muchas gracias. Ha sido usted muy amable en atenderme.

ENTREVISTA VI

Nombre ficticio: Nancy

Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 14-25, Mayor

Una cosa antes que nada... ¿Cuántos años tienes?

24.

¿Con quien vives?

Ah ya... con mi abuelo, mi abuela, mi mamá, mi tía y mi hermano.

¿Tu familia?

Claro, somos unos seis.

Y dime ¿por qué motivos te desplazas?

¿Como motivos?

¿Por qué razones te desplazas?

Casi mayormente salgo pero salgo por la zona cerca y voy caminando.

Ya y ¿qué cosas haces cuando sales?

Como yo trabajo en ventas este... llevo mercadería; pero llevo en mi mochila y voy caminando.

Ajá ¿Y vas vendiendo así...?

Claro, arriba en... ¿como se llama? en la quinta zona ahorita.

Sí, y haces...

A veces agarro otra zona: la tercera, la segunda. Pero ahorita vengo por acá cerca y por eso voy caminando.

¿Y haces alguna cosa fuera de acá de Juan Pablo?

A ver... Sí, a veces salgo de visita, salgo a visitar.

¿A visitar amigos, familiares?

A mi enamorado.

A tu enamorado. ¿Y a estudiar alguna cosa?

También. Una vez por semana voy a estudiar. Aunque debería ir toda la semana pero... Pero ya pues, voy a ir una vez nomás porque como son varios cursos que llevo... Voy a llevar medio año más.

Digamos que haces lo mismo pero con más tiempo.

No, son otros cursos que voy a llevar. Ya medio año más voy a tener que quedarme.

Ah.

O quizás un año más.

Sí, sí. ¿Un día por semana sí sales? ¿Por lo menos un día por semana sales?

¿A Lima?

Sí.

Sí.

¿Y cuando vas a la academia?

Al instituto.

Al instituto, perdón.

Los días sábado.

¿Y donde está el instituto?

En el centro de Lima, en la cuadra siete de Tacna.

Ah ya. ¿Y a otros sitios que vayas? Por ejemplo cuando estás con tu enamorado. ¿Dónde vive él?

Por ejemplo ayer... ¿del pasado también podemos tocar?

Sí, sí.

Ayer salí pero también por acá cerca.

Una cosa normal, una cosa más o menos rutinaria. Al instituto, por ejemplo, vas cada sábado. ¿Hay otro lugar al que vayas más o menos una vez o dos veces por semana?

Es que, como yo trabajo por acá por la zona de Juan Pablo, casi no soy de agarrar carro mucho.

Ya, ya.

Como voy caminando.

Ya, ya. Y por ejemplo ¿lo que vendes lo preparas tu o lo vas a comprar a algún lado?

No, son productos de aseo.

Ya ¿y lo vas a comprar a algún lado?

No, yo, o sea, como le digo, yo vendo también juguetes, pelotas, vendo este... y a veces este... yo tengo compañeros de trabajo y ellos trabajan con otras cosas y a veces nos cambiamos la mercadería.

Ah ya, o sea ¿lo que tu vendes no sales a comprarlo primero y después lo vendes?

No, no, yo lo cambio. Por ejemplo, tengo un amigo que vende hilos, agujas. Ya yo tengo de repente champú, reacondicionador y hacemos cambio. Yo le doy tantos cojines de agujas, diré de champú, y él me da agujas o me da hilos. Y así, así cambiamos. Así con diferentes cosas. Por ejemplo, también puede ser yo le doy una pelota así y él me da cepillo de dientes. Así hacemos cambio.

¿Hacen cambio?

Ajá.

Vamos a centrarnos primero en tu desplazamiento al instituto. ¿Dónde me dijiste que queda tu instituto?

En el centro, en la cuadra siete de Tacna, a la altura de Colmena.

¿Y por qué no vas a un instituto más cerca? Aquí en Juan Pablo por ejemplo.

Bueno... por lo que no hay. Aquí en Juan Pablo solo hay hasta secundaria. Más allá de secundaria ya tienes que ir a otro lugar. Bueno fuera que hubiera acá pero por mala suerte no hay.

¿Cuánto tardas más o menos en llegar hasta allá?

¿De acá para ir al instituto?

Más o menos, aproximado, tampoco tan exacto.

Bueno, es que si me voy..., claro una hora, si es que me voy con la Picapiedra, ese taxi, y tomo una combi; es una hora.

¿Y si no?

Sí, son los únicos carros que me dejan más cerca porque la 45-B me deja...

¿Te deja en Abancay y de ahí tienes que ir hasta Tacna?

Sí, me deja en Abancay, en Hiraoka. Y de ahí tendría que caminar hasta Tacna. Una hora y media casi con la 45-B.

¿Y dices que vas una vez por semana al instituto?

Sí, al instituto solo voy una vez por semana. Los días sábado.

¿Y aprovechas para hacer otras cosas? ¿Ya que vas para allá aprovechas para comprar algo, para visitar a alguien?

Cuando voy al instituto... En realidad primero me voy a la iglesia. No, miento. Me voy primero al trabajo de mi enamorado que es acá en Huáscar y de ahí me voy a la iglesia. Y de ahí, de la iglesia, me voy al instituto. Hasta ahora no he salido de acá al instituto.

Ya.

O sea, esa ruta hago, esa rutina diré.

Ya, ya, siempre aprovechas para hacer otras cosas.

Claro, sí. Temprano salgo.

¿Y por qué lo haces? ¿Para aprovechar el tiempo? ¿Para aprovechar la plata?

Claro, se podría decir que para aprovechar este... Porque yo casi no voy a visitarlo a él muy seguido. Voy de vez en cuando. Hoy día que he ido a... Pero, o sea, no voy muy seguido. Y los sábados aprovecho porque como casi no lo veo mucho.

Ajá.

Entonces aprovecho los sábados.

¿Tú dices que coges poco el carro pero algo lo coges? ¿Por lo menos una vez a la semana?

Ese taxi chico.

Ese taxi chico y de ahí una combi que te lleva hasta...

Claro. Ómnibus. Claro, del Diez es ómnibus. En realidad lo que venga: combi, ómnibus...

Ya, lo que te lleve.

Que diga Puente Nuevo.

¿Cuales dirías tu que son los principales problemas de Lima bajo tu punto de vista?

¿Los principales problemas de Lima?

Sí, ya sé que es una pregunta un poco difícil.

No sé, bastantes.

Para ti, como ciudadana.

En Lima... Lima la verdad no me gusta mucho porque es que hay mucho carro y el humo que botan. Y a parte la ciudad, Lima capital, está lleno de gente y no me gusta tanta gente. Me gustaría que fuera un poco solitario y que haya unos diez o a lo mucho veinte personas nada más. Pero está lleno de gente y tanta gente me desespera. Y no se puede caminar porque las calles están llenas. Y a parte el sol ¿no? que hace que... Aunque el sol es lo de menos, eso no se puede cambiar.

Sí pues.

Y aparte, la ciudad, al menos Lima, es un poco... un poco sucia ¿no? Ahora un poco lo están limpiando pero es que la misma gente de acá de Lima... Hay gente de todo. Se ve mucho robo, mucho. Por ejemplo a mi me han hecho el "cuento de la cascada" y este... eso la verdad me indigna a mi.

¿Cuál cuento?

El "cuento de la cascada". Son personas que se hacen las que han perdido plata. Te piden prestado... No, no te... Por ejemplo, yo estaba parada esperando el carro para cruzar la pista y un señor empieza a decir: "¿señorita no ha visto mis 600 dólares por ahí? Se me ha caído". Se hace el que se le ha perdido y tú le crees a él ¿no? Y viene otro y está atracito de tí y deja que él se vaya y te enseña la plata. Me dice "hay que repartirnos". Y como que te tienta pues ¿no? el dinero.

Ya.

Y si tú le dices "ya" ya fuiste ya. Agarra y te lleva "ya, vamos a repartirnos". Y te lleva a otro sitio. No, a mi me pasó. Nos fuimos caminando bajando la calle y yo dije "acá en esta tienda nomás podemos repartirnos". Le digo "¿para que ir tan lejos?" ¿no? Y total que viene el que ha perdido y nos alcanza y con seguridad te dice, como ellos ya están conectados, "yo sé que ustedes tienen mi plata, yo sé que ustedes lo tienen". Y empieza a revisarte: "a ver, enséñame tu monedero". Y en una de esas el otro le dice "no, ella es mi familia ¿como crees que va a tener nada? Yo, yo te doy mi billetera". "Dame sobrina tu billetera para que vea que somos familia". Y yo creo que en ese lapso ellos me han quitado mi monedero. Y entonces así, todo lo hacen bien rápido.

Ya.

Te marean ahí. La verdad a mi me han mareado por completo. De verdad.

Cuando te das cuenta...

Ajá, ya te fregaron. Ellos se intercambiaron pues la billetera y ya cuando yo descubrí no había nada en la billetera. Y él se llevó mi monedero con mi plata todo ¿no? Y así esos casos se ven acá en Lima por la televisión. Por lo que yo escucho se ha visto varios casos. Y aparte acá hay un montón de... En Lima al menos, donde yo he estudiado, en Colmena, y en algunas partes hay mucha prostitución. Se ve violaciones de niñas, violaciones de todo tipo ¿no? A niñas, a niños, mujeres. Y a parte este... la prostitución de niñas, adolescentes ¿no? Y a parte en Lima hay muchos... En la capital, en las calles principales, Colmena, eso... Ahí está lleno todo Colmena bajando en las noches. Arequipa también, Miraflores también. Hay homosexualismo también acá. Y como dicen muchos maricones acá abajo también hay. Y a parte ¿qué más se ve? He visto que hay acá falsificación de billetes. También acá mucho falsifican. Después la droga no falta también. En el Perú este., o sea, igual se ve que hay drogas también. Abren este... en la discotecas; en algunas discotecas, con este baile del perreo, se ve que bailan así al desnudo. Las chicas se desnudan. Ya lo han vuelto como un night club ya.

Ya.

Después se ve en algunas calles... no faltan los borrachos. Tantas cosas que se ven que en todo sitio yo supongo que no faltara uno; pero al menos Lima es así. Y hay mucha gente, mucha gente. Como dicen hay gente buena también, hay gente son envidiosos. Y... ¿que más le podría decir que he visto? Mucha gente racista. Y aparte también hay brujería en Lima. Hay muchos curanderos, brujos; eso también hay. Todas las cosas negativas sí hay en Lima.

Entre todas estas cosas negativas que me has contado sobre Lima en ningún momento has hablado del transporte. ¿Esto es porque te has olvidado o es porque realmente para ti el transporte no es ningún problema?

Bueno, la verdad es que el transporte no es tanto problema. El único problema del transporte es que hay mucho tráfico. Pero nada más. Es el único problema. Más problema es delincuencia. Yo creo que es por falta de semáforos y falta de policías en algunos sectores. Creo que tendrían que reubicar las líneas. No todas las líneas deberían ir por la misma calle. Deberían abrir otras rutas me parece. Porque al menos a eso de las ocho o nueve de la mañana en Acho, Abancay... ¡hay un tráfico! ¡Terrible! Y al mediodía también. A eso de la una, las dos de la tarde, los días de semana al menos, hay tráfico, mucho tráfico. Hay varios sectores... Al menos de Tacna. En esas transversales de la Vía Expresa también a veces... Allá también se ve tráfico. Y me he dado cuenta que en algunos lugares no hay semáforo.

Entonces los problemas del transporte que más te molestan son el tráfico, la congestión...

Claro, el tráfico.

¿Y le ves ventajas al transporte o no? Hay estos inconvenientes que dices pero ¿que ventajas tiene según tu?

La primera ventaja es transportarte. Sin el transporte la gente, las personas, no podrían hacer nada. ¿Cómo se irían a trabajar? ¿Cómo los chicos irían a estudiar? Yo no podría ir al instituto. El transporte es necesario. Mi mamá que es peluquera a veces la llaman de San Borja, de Surco, para que vaya. Sin el transporte ella no podría. Ella me cuenta de cómo era antes acá que no había transporte. Tenían que caminar hasta la Wiese para tomar carro. Y llenazos pasaban. Tenías que ir colgado. No, el transporte es necesario. Sin transporte no se podría. ¿Cómo nos movilizaríamos si no fuera por el transporte? Hay otros departamentos que, al menos allá en la sierra, que no cuentan algunos pueblos con movilidad de transporte. Usan moto, bicicleta, a veces se van en burros, en caballos, en lo que tengan. Esto acá en Lima no

se podría. Yo creo que el transporte es una ventaja al menos acá en Lima ¿no? Tenemos, contamos con movilidad de autos.

¿Es una ventaja el tener transporte?

Claro. A diferencia de otros departamentos que hay acá en el Perú. Allá en la selva al menos usan su lancha.

Cuéntame como es un día sábado para ti. Cuéntame desde que te levantas, cuando vas a ver a tu enamorado, vas a la iglesia, después vas al instituto y te regresas a tu casa. ¿Qué carros tomas, donde llegas, cuanto tardas....?

El sábado me levanto, hago mis oraciones, me alisto, me baño, me lavo, me cambio, arreglo todo lo que voy a llevar, mis cosas, preparo mi desayuno que me llevo y me voy al paradero a tomar el taxi del Picapiedra.

¿A que hora sales más o menos de tu casa?

Estaré saliendo a las diez de la mañana más o menos. A veces un cuarto para las diez. Y me voy hasta Huáscar a ver a mi enamorado. Como mi enamorado está trabajando, él trabaja en una tienda Carsa, solamente lo saludo y le dejo un mensaje de que lo voy a llamar por teléfono en la noche. Y de ahí este... tomo otro carro, un ómnibus, o una combi, que me lleve hasta Puente Nuevo o el Agustino que es otro distrito ¿no? Y ahí pago, en el primer carro pago cincuenta céntimos y bueno en el otro también pago cincuenta.

O sea, pagas de aquí hasta el Diez cincuenta, del Diez a Huáscar cincuenta y de Huáscar al Agustino otros cincuenta.

Ajá. Claro, antes de subir le digo "cincuenta céntimos nomás tengo" y si me dicen "ya" yo subo porque en realidad el pasaje está un sol. Y ya pues. Pero en el taxi sí está cincuenta. Y de ahí me voy al Agustino; la iglesia queda ahí en el Agustino. Y me quedo ahí hasta las... casi la una y media o las dos de la tarde. La iglesia tiene ómnibus propio que te traslada del Agustino a Lima. No te cobra pasaje y yo aprovecho en irme con el ómnibus de la iglesia y me lleva hasta... Como va hasta Lima por el centro entonces yo me bajo en Alfonso Ugarte y de Alfonso Ugarte yo subo para Tacna caminado. Y ya llego a mi instituto. En mi instituto ya me quedo hasta las seis de la tarde que termina la clase y de ahí ya me voy. A veces me voy a reunión de jóvenes pero hasta ahora estoy yendo y dicen que no hay reunión. Entonces si es que hay reunión yo me quedo y sino hay reunión entonces como no hay reunión me voy a la tienda de Carsa de la principal de Lima.

¿Que es la que trabaja tu enamorado?

Sí. Bueno, él trabaja en Carsa pero la que está en Huáscar.

¿Y a la que dices que vas saliendo del instituto donde está?

Está por Jirón de la Unión.

Ah ya.

Me voy caminando y de allá le llamo por teléfono a mi enamorado y le digo que voy a ir para la tienda ¿no? Entonces tomo un carro, una combi, y me voy hasta Huáscar de nuevo; y ahí pago un sol ¿no? Llego donde la tienda de Carsa de acá de Huáscar y ya con él a veces salimos a algún evento que él tenga de repente. Un ejemplo, él tiene un bautizo o una pollada por ejemplo ¿no? Entonces nos vamos. Por ejemplo, el sábado nos fuimos a Zárate que también esta dentro del distrito.

Sí, sí conozco.

Y este... tomamos dos carros: uno hasta Chimú...

¿Desde Huáscar tienes que tomar dos carros para llegar a Zárate?

Sí, claro, un carro hasta Chimú que es una calle de Zárate y de Chimú para dentro, todavía para las Lomas, como quien se va para Campoy, y otro carro así para arriba ¿no? Dos carros tomamos. Ya por los dos pagamos un sol. Le decimos "cincuenta". Hasta Lima es un sol pero hasta por acá por el distrito cincuenta nomás. Pero tu le dices antes de subir porque algunos no te dejan, no quieren.

Ya, ya.

Entonces subimos y nos fuimos a Zárate, casi Campoy ya era. Y ahí nos quedamos hasta las dos de la mañana o así. Y como mi enamorado es bien fiestero, ¡le encanta la fiesta a él!, de nuevo quería irse a otra fiesta a una discoteca. Como él ha trabajado en discoteca me llevó a la discoteca. De ahí bajamos caminando. Desde allá arriba casi podría decir eran como diez cuadras de la Chimú transversal para arriba. Yo ya por ahí ya le veo Campoy. Bajamos como diez cuadras caminado hasta la calle de Chimú, la transversal, para tomar el carro para irnos a Metro. Igual pagamos un sol por los dos. Nos bajamos en Metro; ahí al frente queda la discoteca Sunder. Ahí nos quedamos media hora. De nuevo agarrar carro y aquí en la noche, en la madrugada, a partir de las doce, miento, a partir de a las diez de la noche, once, las combis para venir acá son pocas. O sea, de haber hay pero son pocas. Tienes que esperarte un rato; no es como en el día que pasan a cada rato.

Te refieres acá a Juan Pablo o...

A Wiese. A Wiese hay regular pero para venir a Juan Pablo los carros se guardan temprano. La 45-B hasta las diez máximo. Las once a veces pero es raro; uno nomás habrá. Y estábamos allá en Metro como a las tres de la mañana esperando una combi. Y a esa hora de haber hay pero cada media hora. Pasará el carro cada media hora. Cada media hora viene una combi. Pero taxi si hay cualquier cantidad. Y esperamos una combi y llegó rapidito una combi. Nos fuimos hasta Wiese de San Martín y ya pues. Él me embarca para que yo tome un taxi Picapiedra de estos para venir acá. Esos taxis sí toda la noche trabajan. Esos sí toda la noche, no hay problema. Y me vine con el taxi. Acá tres y media habré llegado. Y así terminó el día sábado.

¿Y todos los sábados son así?

Sí, más o menos. Algunos días regreso más temprano y otros más tarde pero más o menos es así. Tampoco con mi enamorado siempre vamos al mismo lugar; cambiamos. Pero sí, se podría decir que este ha sido un sábado normal para mí.

¿y todos estos desplazamientos que haces a lo largo de la jornada del sábado los puedes hacer en transporte público?

Sí. En ómnibus, en combi, con los Picapiedra...

¿Y te has encontrado alguna vez que no hubiera carro que te llevara a donde querías ir? ¿O que era muy tarde y ya no hubiera caro?

No, como te digo en la noche los carros no pasan tan seguido pero también pasan. Y la suerte que tenemos que los Picapiedras trabajan toda la noche. Sino para llegar a Juan Pablo sería más complicado. Habría que caminar y como está la cosa del pandillaje...

¿Y los días domingo también sales o te quedas por acá?

Domingo sí salgo. Bueno, salgo a vender. Por ejemplo, un día domingo, supongamos este. Igual me levanto ¿no? pero es diferente. Como es día domingo casi no salgo en la noche. Me levanto, tomo mi desayuno aquí en la casa, lavo los servicios, lavo ropa, me cambio, tomo mi desayuno y alisto mis cosas ¿no? De ahí me voy a vender una o dos horas hasta que venda algo. De ahí una o dos horas a lo mucho me voy donde mis amigas. Yo les llevo cositas y ellas me compran. Ya ellas escogen pues lo que quieren. Y de ahí este... me regreso ¿no? No me quedo. Mis amigas no son de... O sea, como yo les llevo cosméticos ya ellas escogen... Yo me vengo y me vengo acá a la casa y este... tengo un jabón que es medicado para la piel con eso me hago tratamiento. Y me pongo a estudiar mis cursos ¿no? A veces veo televisión ¿no? Veo ese programa de mujer y almuerzo con mi familia. Y este... bueno, si es que no me vienen a visitar mis amigos. O me viene a visitar mi enamorado. A menos que tenga una invitación ya de antemano que me hayan invitado ¿no? Pero a menos que me vengan a visitar no salgo así nomás. Raro sería que yo salga sola; no sola casi no salgo. A menos, como te digo, que me vengan a visitar o mi enamorado venga o yo tenga de antemano ya una invitación, por ejemplo un concierto ¿no? que me han invitado dos semanas anticipado. Ahí sí puedo ir.

Sino estás por aquí tranquilita.

Sí, sola no voy.

¿Y normalmente cuando tienes que salir de Juan Pablo a hacer lo que sea, al instituto, con tu enamorado, a un concierto como dices, siempre lo haces en transporte público?

Como te digo casi siempre son ellos que vienen a visitarme. Pocas son las veces que salgo yo. Será una o dos veces por semana lo mucho que saldré en carro ¿no?

¿Y esas veces que sales ahí donde vas siempre hay carro para llegar?

Sí, al menos cuando yo voy. Acá en el paradero... ¡Ah! por ejemplo ayer todos los taxis bajaban llenos. Más de cinco pasaron llenos. Salí con un amigo y todos venían llenos. Mi amigo se había cansado de esperar. Por mí no hay problema. O sea, por mí, hasta una hora puedo esperar. Por mí no hay problema. Ya nos fuimos en otro. Yo sí espero el carro. Hasta una hora. Si es no estoy apurada, claro. Por eso yo siempre salgo con media hora de adelanto no vaya a ser que no haya carro. O a veces la policía lo detiene. Por ejemplo una vez estaba viajando en un taxi y justo ese taxi le atropelló a un chiquita y la golpeó; le torció el pie. Y ahí se demoró una eternidad hasta que el chofer tuvo que bajarse a recoger a la niña. La chiquita llorando. Y yo quería venirme para acá. Tuvimos que bajarnos todos e irnos en otro taxi.

Pero bueno, esto son cosas excepcionales.

Claro, eso.

Normalmente esto no pasa.

No, pero justo me pasó en el carro que yo viajaba.

¿Y cuando quieres ir a algún lugar, al que sea, siempre encuentras carro para llegar allá?

Sí, siempre hay carro. Hay carros para todos lados: para Carabayllo, para Lurín, para Puente Piedra. Para todos lados hay carro.

¿Dirías pues que en Lima en transporte público se puede llegar a todas partes?

Sí, sí se puede llegar, claro. En ómnibus, en combi, en mototaxi. Se puede llegar. En algunos sectores, aunque la zona es peligrosa, también entran taxis. No, pero en los taxis hay que tener mucho cuidado porque acá hasta en los taxis te roban.

Claro, hay problemas de delincuencia en algunas zonas pero a parte de esto ¿de haber carros, transporte público, lo hay? ¿Para todas partes?

Sí, sí hay al menos mototaxis. Sí entran a toda zona. Donde no entran los carros entra el mototaxi. Está por todas partes. Y también los taxis entran a toda zona. Claro, no todos, pero muchos sí. La mayoría entra.

O sea, que siempre que quieres salir encuentras carro para ir a donde quieres ir.

Sí.

¿Y para regresarte también encuentras carro?

Sí, sí, también. Al menos acá, hasta ahora, gracias a dios, estoy encontrando carro.

¿Sea la hora que sea? Me dices que el otro día llegaste a las 3 de la mañana y había carro para llegar.

Sí, toda la noche hay Picapiedras. Hay taxis toda la noche. Esa es la gran ventaja que tenemos acá nosotros.

Exacto, a eso quería llegar. Digamos que el servicio de transporte público es bastante bueno en este sentido.

Sí.

¿Si, por ejemplo, alguien de la familia se enferma y tienen que salir a las tres de la madrugada para el hospital sí encontrarán carro?

Sí, sí encuentras.

¿Y eso es nomás acá en Juan Pablo o en general tú dirías que en toda Lima también pasa lo mismo?

Bueno, acá en Juan Pablo sí hay pero no podría decirle de todo Lima. Aunque creo que sí. Por lo que yo he visto... Y a veces por lo que me comentan que hacen amigos del instituto que son de otras partes de Lima... Sí, creo que debe ser en todas partes.

¿Y cuando vas a tomar el carro más o menos cuanto tiempo tienes que esperarte en el paradero para que pase?

Será pues... que llegue justa el paradero... El taxi, al menos Picapiedra, está ahí... ni dos minutos esperaría. A lo mucho entre tres y cinco minutos. De cinco minutos no pasa que baje un taxi Picapedra. Sino hay mototaxi también. Pero la 17 y la 45-B, al menos en esta zona, sí se demoran por lo menos diez o quince minutos. Sí, cada diez o quince minutos. Hasta 20 quizás.

¿Y esto es mucho tiempo para ti?

No. Claro que si estoy apurada diez minutos es mucho. Pero pues siempre hay que salir con un poco de tiempo de adelanto. Con tanto tráfico que hay en Lima no se puede salir con el tiempo justo. Pero a lo último si no puedes esperar los diez o quince minutos tomas picapiedras que pasan a cada rato y en la Wiese ya tomas otro carro que son más rápidos.

¿Y tú dirías que esto pasa solo aquí en Juan Pablo o ocurre en toda Lima?

No, no solo pasa acá en Juan Pablo. Lo que pasa es que acá solamente entran dos líneas grandes. Pero al menos allá en Wiese los carros llegan rápido. Y en Santa Rosa, que es la otra avenida que está antes, también llegan rápido.

¿O sea, tú puedes salir de aquí, tomar el carro enseguida, llegar a Wiese o a Santa Rosa y de ahí al toque pasa tu carro?

En Wiese o en el Diez o en Santa Rosa, depende a que zona quieras ir, sí los carros están ahí seguidito. A lo mucho que esperarás será dos minutos.

Muy poco.

Sí, muy poco.

¿Para ti es un grave inconveniente tener que esperar estos dos munitos?

Yo creo que dos minutos no es inconveniente. Ya quince ya es otra cosa pero dos es lo mínimo ¿no?

Dime una cosa ¿que crees que te permite hacer el transporte público? O dicho de otro modo ¿qué no podrías o te sería más difícil hacer si hubiera menos transporte público?

Mmm... ¿Si no hubiera transporte público?

Si no hubiera o si hubiera menos, se demorarán más en pasar...

Claro, si tengo que ir al instituto tendría que salir temprano, más temprano. Como siempre yo salgo temprano ¿no? Aunque a la tienda de Carsa no me urge llegar temprano, a una hora. Total como es mi enamorado y solo voy a saludarlo un rato.

Ya.

Y este... Pero siempre... yo creo que siempre que habría línea ¿no? En caso de que el petróleo ya no existiera ya no existirían los carros ¿no? Pero hasta que eso ocurra... Al menos nos dirían, nos avisarían por la televisión. Y ya habría otros medios ¿no? O regresaríamos al carruaje de Pizarro ¿no?

Pero imagínate que en lugar de hacer como ahora que tomas el carro ahí mismo se demorara veinte o treinta minutos. O más. Y que ya no llegaran a todas partes, por ejemplo aquí a Juan Pablo.

Lo único que me molesta de todo es que tengo que salir a la avenida y tengo que caminar como tres cuadras de acá. Una la calle del centro y subir la subidita. Y ahí es casi... Yo lo veo... unas dos cuadras por lo menos ¿no? Claro que por acá también esta calle pasan taxis ¿no? Pero ellos no trabajan toda la noche. Por ejemplo de amanecida no trabajan y ellos cobran un poco más, cobran ochenta. No, setenta, sesenta. En cambio el otro cincuenta nomás.

Ya, ya.

Y eso es lo único que estoy un poco picono. Como te dije me gustaría que pasaran toda la noche todos los carros por acá. A las doce, a partir de las doce toda la noche hasta la amanecida y que cobraran cincuenta igual que los otros. Y ellos suben hasta esta esquina nomás. De ahí se bajan, no suben hasta arriba. Y me gustaría que suban hasta el fondo. Pero ya pues.

Bueno, es otro...

Es su sistema de ellos, los otros eso sí suben.

Los Picapiedras sí suben hasta el fondo.

Sí, ellos sí suben hasta la sexta y un poco más, creo.

¿Hasta donde llega la pista?

Sí.

Y dime una cosa, imaginemos que baje notoriamente la cantidad del servicio de transporte público: que pasen menos carros, que tarden más en pasar, que se demoren más... ¿Tú crees que podrías hacer las mismas cosas que haces ahora? ¿Tú crees que podrías seguir haciendo lo que has hecho este sábado?

Si hubiera una o dos líneas quizás.

Si hubiera poquitas líneas, si no pasaran tan seguido, si no fueran a todas partes. Pero no solo aquí sino en toda Lima.

Sí podría hacerlo aunque me demoraría más.

¿Te demorarías más? ¿Pero podrías hacer tantas cosas como has hecho este sábado o tendrías que dejar de hacer algunas?

Haría todo, pero quizás ya no podríamos salir en la noche a alguna fiesta o eso.

Entonces eso ya no es todo.

Ya no haríamos ya; creo. Porque ya nos arriesgaríamos mucho al no haber movilidad como ahora.

Imagínate que en la noche ya no haya movilidad o que sea mucho más escasa.

Cualquier cosa en la noche puede pasar. Tanto robo que se ve acá. Y no solamente robo sino te secuestran, te acuchillan, de todo te hacen aquí.

Ajá.

Y en ese sentido en la noche quizás ya no saldríamos.

¿Entonces tendrías que dejar de hacer algunas cosas?

Bueno, en realidad yo no me muero por salir en la noche a alguna fiesta ¿no? Pero por mi enamorado... Yo por acompañarlo a el nomás salgo porque él es el que quiere ir ¿no? Ya le acompaño.

¿Por acompañarlo?

¿Que se va a hacer? Y yo ya pues, ya lo acompaño. Ya vamos ¿que se va a hacer? También él no me deja ni siquiera hablar, decirle que no. "Que ya es tarde ¿a donde quieres ir?". Pero que se va a hacer ¿no?

Tienes que seguirlo nomás.

Pero yo, por no perderlo ahí estoy.

Dime ¿hay alguna cosa que te dificulte el desplazarte por Lima? O sea, que tu quisieras hacer alguna cosa que tengas que desplazarte y algo no te deja.

Es que de acá, de la zona que yo vivo, a Lima está un poco lejos; es una hora. Y a Lima difícil, solamente por el estudio y por la iglesia voy. Pero así por otra cosa, a menos que me inviten una de mis amistades, así a ir al sauna... No, ni al sauna, porque al sauna voy dentro del

distrito. A menos que me inviten, supongamos un ejemplo, a ver al cine ya puede ser que vaya a Lima; sino no.

Y dime una cosa: ¿más o menos en una semana normal cuanta plata puedes gastarte en pasajes?

¿En una semana?

Sí, tú o toda tu familia.

Mi mamá es la que para saliendo constantemente. Ella usa carro hasta tres creo, porque a veces está en una zona y se moviliza para otra. Mi tía también sale. Mi hermano. Y yo. Por lo menos en semanal será cincuenta o sesenta.

Es bastante para los ingresos que...

Casi cincuenta. De cincuenta no pasa en nivel de todo en la semana. De lunes a domingo. Es que acá cada uno se gana la plata. Y somos los cuatro porque mis abuelos no salen.

Yo supongo que de lo que ganas tu lo que te gastas en pasaje...

¿Como?

¿De lo que tú ganas lo que te gastas en pasaje sí es una cantidad regular?

Sí pues, porque casi todo lo que gano se me va en pasajes. Ya para mí casi ya no queda.

¿Prácticamente trabajas para pagarte tus pasajes?

Sí pues, para pagarme mis pasajes. Más es lo que gasto en pasajes. Cuando quiero salir a algún lugar este... trato de ahorrar para los pasajes. O sino en últimos casos me presto. Pero con el instituto no quiero chocar, al menos los sábados no quisiera chocar con la plata del pasaje del instituto.

Dime una cosa: ¿a la hora de tomar un carro que es lo que miras que el carro sea cómodo, que sea nuevo, que sea seguro o que cueste poco?

No, yo con tal que me lleve a donde yo quiero no me importa si sea una chatarra.

¿Pero si hay uno nuevo y una chatarra y el nuevo te cuesta un sol y la chatarra cincuenta céntimos cual tomas?

Ni modo, en ese caso tomaría la chatarra. Con tal de ahorrar pasaje...

A eso me refería: ¿si tienes que decidir entre una chatarra barata y un carro bueno más caro te quedas con la chatarra?

Sí. Hasta ahora los carros, al menos los Picapiedras, eran... antes eran peores.

Sí me han contado sí por eso le llaman Picapiedras.

Sí, eran unas latas. Ahora siquiera se han modernizado. Le han puesto su colorcito ahora. Siquiera están pasables. Pero antes, ¡uy! antes era...

Dime una cosa: ¿en qué forma, en qué medida, la plata es un limitante a tu movilidad? ¿Si tuvieras más plata te movilizarías más? ¿Irás a otros sitios? ¿Harías más cosas?

Yo creo que sí. Si es que como también yo no gano mucho... Acá la gente que yo le dejo a crédito, o sea la gente que yo le vendo, casi todo me lo sacan a crédito y me pagan por partes todavía. Entonces ahí de acuerdo a lo que gano tengo que ver este... el no gastar mucho

pasaje casi ¿no? O sea, cuando quiero movilizarme en caso de emergencia ¿no? a algún sitio ya pues, si no tengo me presto o sino yo ya tengo ahorrado.

En caso de emergencia sí, pero en caso normal, por decir tu ahora quisieras ir a ver a tu enamorado y regresarte en la tarde...

Ah, ya fui.

Ya fuiste, sí, pero imagínate que no hayas ido.

Supongamos que quiero salir ahora.

Imagínate que quieres salir ahora a visitar a una amiga que vive por no se donde.

Es que casi yo no salgo así nomás. Yo tendría que estar desesperada para salir sola.

Si tu tuvieras ¿que se yo? una amiga del instituto para ir a visitar.

O por ejemplo el día de hoy tenía que haber ido al instituto y no he ido.

¿Y no has ido porque no tenias tiempo, no tenias plata o por qué?

No tenía pasaje. Y no me han pagado encima.

Ya, a eso me refería. A veces quisieras hacer cosas como estas, ir al instituto, a clase y no vas porque no tienes pasaje...

Sí, y no he ido pues. Me he quedado.

¿Y esto que perjuicio te puede ocasionar?

Uno que... O sea, en realidad he debido ir hoy en la mañana al instituto, en la mañana. Y no he ido porque no tenía pasaje y no me habían pagado. Ya me he atrasado en varios cursos y hablé con el director y parece que me van a dar una año más para que termine de estudiar los últimos cursos que me faltan. Estaría prácticamente un año. O sea que la carrera es dos años pero como yo me he atrasado en los cursos voy a tener que estudiar un año más. O sea ya son tres.

¿Tu problema de atrasarte en los cursos es un problema de pasajes?

Sí, es un problema de pasajes. Y por esto voy a demorar más tiempo en acabar la carrera.

Porque me decías que ibas solo los sábados ¿no?

Sí, solo los sábados.

¿Y todos los alumnos van solo los sábados?

No, hay algunos que van tres días por semana. Y algunos van todos los días.

¿Y tú te estás retrasando porque no puedes ir más que un día a la semana?

Claro, como te digo es un problema de pasaje.

Como no tienes pasaje para ir cada día solo vas un día a la semana.

Claro.

¿Y te vas atrasando por tu problema de pasaje?

Es un problema de pasaje porque son dos carros.

¿Y en que crees que te perjudica?

En mi carrera porque me atraso. Ya me atrasé ya. Me va a demorar más tiempo terminar la carrera. No voy a terminar como mis otras compañeras, el mismo año que ellas. Me estoy retrasando en mis cursos y me voy a demorar un año más.

Y esto significa que respecto a tus compañeras habrás perdido un año de trabajo ¿no?

Claro, todo el año que yo esté terminando ellas ya estarán trabajando.

Claro, si tus compañeros terminan en dos años al tercer año ya estarán trabajando y ganando su plata. Y en ese año tu todavía estarás estudiando.

Claro, me perderé un año de ganar plata. Un año, un año de plata, de encontrar trabajo. Claro, en ese sentido sí perdería un año de probabilidad de trabajo ¿no? Porque ya mis compañeras estarían postulando a un trabajo y yo recién estaría terminando la carrera.

Y todo porque, a diferencia de tus compañeras, tu no tienes plata para pagarte el pasaje ni siquiera tres veces por semana.

Claro.

A pesar de que hay carro hasta tu instituto.

Sí, carro sí hay. Lo que no hay es plata para pagarlo tan seguido.

Entonces por culpa del pasaje no puedes estudiar. O no puedes estudiar al mismo ritmo que tus compañeras.

Claro, eso, sí.

¿Entonces crees que la falta de plata para pasaje te está haciendo perder oportunidades de trabajo?

Sí pues, porque si yo terminaría en mis dos años tendría la oportunidad de trabajar antes y ganar más plata.

¿Y en el tiempo libre puedes hacer todo lo que tu quisieras o también la plata te impide hacer algunas cosas?

Claro, el único hobby que yo tengo, o sea uno de mis tanto hobbies, es el sauna, los baños turcos. Y por eso no voy tampoco, por factor dinero, porque la entrada ahí al sauna ahora para mí está diez soles, para los nuevos. Ya yo soy antigua pero donde yo voy es con una tarjeta. Me dan una tarjeta. Yo ya soy socio. Compras una tarjeta que cuesta diez soles y a la segunda vez ya te cuesta solo seis soles nomás. Pero la tarjeta ya se me venció y tengo que comprar una nueva. Cuando vence el año también se vence la tarjeta. Y ahora tengo que pagar de nuevo porque la tarjeta... ya cuando se vence el año se vence la tarjeta.

¿Y otra vez tienes que sacarla ¿

Sí. Como todavía yo no... Tengo que darle más prioridad al instituto. El martes he sacado ropa a crédito y tengo que pagar. Ya no me queda.

Pero en este caso es más problema de falta de plata para pagar el sauna que para pagar el pasaje para llegar.

Si no hay para el pasaje menos va a haber para el sauna.

Claro.

¿Suponiendo que tu tuvieras plata para el sauna tendrías igualmente un problema de pasaje?

¿Suponiendo que tengo para la entrada del sauna? ¿Muy aparte de los pasaje?

Claro. Imagínate que el sauna fuera gratuito. ¿Tu podrías ir al sauna? ¿O tendrías problemas de plata para el pasaje del carro?

Sí, ahí sí. Si el sauna no costara ni un sol aunque sea caminando me iría; si es que quedara cerca. Si queda lejos ya no puedes ir caminando. No, en realidad todos los saunas están lejos. Hay uno que esta en la Huayrona pero está lejos. De aquí tienes que tomar carro. Aunque igual trataría de ir. Como sea trataría de juntar plata porque eso es lo me mas me gusta: el sauna. Es uno de lo hobbies que más me gusta. Más que discoteca, más que cualquier fiesta.

Y dime una cosa: ¿sientes que la plata te limita, te restringe, tu posibilidad de hacer cosas?

Claro.

¿Sientes que como no tienes para el pasaje no puedes hacer muchas cosas?

Claro.

¿Entonces qué haces cuando quieres hacer una cosa y no tienes plata para el pasaje?

En caso así me presto. Si quiero ir a un lugar y no tengo para el pasaje me presto.

¿Y si no hay nadie que te preste?

Si no hay nadie que me pueda prestar o que tenga..., normal, me quedo en mi casa y no voy pues ¿no? O sea, no reniego. Ya pues, si no se pudo, ni modo, el mundo no se va a acabar. Y me quedaría en mi casa viendo televisión, me quedo a ver novelas, me pongo a estudiar y eso. Me llena el aprender otro idioma siento que... ¿como se llama? me pongo contenta de saber otro idioma. En la tarde me pongo a escuchar música y de ahí ya me duermo.

¿Alguna vez has ido a pie a algún lugar donde solías ir en carro por falta de plata?

Años atrás sí hacia eso. Como no tenía para el pasaje me iba caminando hasta la iglesia, me iba caminando. Pero como el doctor me prohibió caminar, me prohibió caminar más de tres cuadras, entonces a raíz de eso ya siempre tomo carro.

¿Haces alguna cosa para intentar no pagar o pagar menos en el carro?

Bueno, si veo que el trayecto que tengo que hacer lo puedo hacer por cincuenta se lo digo al cobrador. Si acepta me subo y sino espero a que pase otro carro. También en los Picapiedras tengo dos amigos que son chóferes. Eran compañeros de colegio. Si los encuentro no me cobran y ahí me ahorré un pasaje. Ahora, en caso este..., supongamos, en una urgencia, así que de verdad necesito irme y no tengo pasaje, ya le digo que me jale. Y eso es lo último que haría. En caso extremo lo haría.

Seguro que habrás escuchado que algunos chicos y chicas usan el uniforme escolar ya no siendo escolares para pagar menos pasaje. ¿Tú lo has hecho? ¿Conoces a personas que lo hayan hecho?

Yo nunca lo he hecho pero he pensado que habrá gente así. Pero eso me parece una cobardía. Yo no lo haría porque si ya terminé mi quinto de secundaria ¿para qué usarla? Para mi sería faltar el respeto a mi colegio y sobre todo a mi misma. Y engañar a una persona ¿no?

Te lo digo porque varias personas me han comentado que se han encontrado en algún momento que tenían una necesidad, una urgencia, y que no tenían plata para el pasaje y que se han visto obligados a hacer lo que sea para no pagar pasaje o pagar lo mínimo.

Sí he visto varias personas que cuando el cobrador les va a cobrar le dice "no tengo pasaje". Algunos lo dicen así de frente y otros se hacen que les han robado, que han perdido la plata y así. Y muchas veces estas personas las botan del carro y ellos se bajan y se montan en el siguiente carro que pasa y hacen lo mismo. También he visto algunos que suben haciéndose pasar por ambulantes pero ya se ve al toque que no quieren pagar. No sé, algunos lo harán porque no tienen pero también muchos lo hacen por vivos. Muchas veces hay discusiones en los carros por este tema.

¿Nunca te ha pasado a ti? ¿Nunca has tenido que hacer alguna cosa de estas?

Ahora hasta ahora gracias a dios que nunca he hecho eso. Como le digo he visto varias veces pero yo nunca he hecho. Esa gente ya estará en las últimas supongo. Yo nunca lo he vivido. Nunca he tenido problema con el chofer o con el cobrador. Bueno, una vez sí me pasó. Yo ya había terminado la secundaria y había venido como a las once de la noche y el cobrador me cobró medio pasaje. Yo le iba a pagar mi sol normal pero me quedé callada. "Ya pues, ya no importa, que me confunda y que me cobre como escolar". Pero estaban haciendo batidas y el policía también me confundió como escolar. ¿Porque esta saliendo tan tarde? Ahí sí saqué mi militar. "No soy escolar; yo ya terminé mi colegio hace tiempo". Ya pues, el guardia se sorprendió. Y aún así dudaba porque miraba mi foto y mi me miraba a mi. Yo tengo 27 años ya. Y no me creían. Bueno, eso pasó cuando tenía 24 años. Aún así no me creía. Pensarían que era la libreta militar de mi hermana, seguro. "Yo soy mayor de edad. Ya terminé mi colegio hace tiempo". Y ya el guardia no me dijo nada. Pero así si tuve problemas por mi cara, porque piensan que estoy en el colegio. En varios sitios me ha ocurrido lo mismo. Incluso al entrar al tragamonedas "déjame entrar". "No, menores de edad no entran". Yo me asaba. "¿Cual no me dejas entrar? Yo soy tu mayor". "¿Cuantos años tienes?". "Tengo 25". "¿Y tus documentos?". Enseñaba mi documento para que me dejaran entrar. Igual en el cine. Una vez yo había escogido una película para mayores de 18 años y yo ya tenía 23. "No, menor de edad no entran". "¿Cual mayor? De repente yo soy tu mayor". Y efectivamente yo era mayor. Siempre he tenido que enseñar mi documento. Como tenía tarjeta del cine y eso le dan a personas mayores de edad nomás. Ya pues.

¿Entonces tu nunca has hecho nada especial, fuera de los normal, para poder viajar gastando menos?

Bueno, yo lo que hago, como te he contado, es viajar menos. Yo debería ir al instituto a diario pero como no tengo plata para pagar diario el pasaje solo voy una vez por semana. Esta es mi estrategia para ahorrar en pasaje. Viajo menos, gasto menos. Igual con mi enamorado. De repente quisiera verlo todos los días pero casi siempre voy dejando un día, dejando dos días. Así lo veo y también no gasto tanto.

Y dime una cosa ¿te ha pasado alguna vez que para ahorrar el pasaje te hayas quedado a dormir en algún lugar?

Sí, eso sí lo he hecho. Sí, para ahorrar pasaje. Sí, eso sí lo he hecho. Recuerdo que antes yo iba a la iglesia... iba los sábados. Supongamos sale un cumpleaños y sale por ahí cerca. Estábamos en Lince, otro distrito. Eso queda también por ahí. Tengo una amiga que también vive por Lince y ya ahí me quedaba. Me quedaba hasta el domingo para ir al culto de la mañana a la iglesia también. Y ahí me quedaba, supongamos, todo el día. Me quedaba porque con todo el grupo íbamos a almorzar. Incluso de repente en la noche salía otro cumpleaños, otra reunión de amigos, y me quedaba ahí en su casa. Hasta tres días seguidos me he quedado. Varias veces he hecho esto.

¿Para ahorrar pasaje?

Sí, para ahorrarme el pasaje. Si es que cada día tenía que regresarme a mi casa ya no hubiera regresado a la iglesia o a la fiesta de cumpleaños o a lo que fuera. Yo tenía solo pasaje para ir y regresar. Si me regresaba a mi casa ya no podía volver al día siguiente a la iglesia o a la que fuera.

Y dime ¿Cuándo tienes que tomar la decisión de hacer algo que requiera que te desplaces siempre tienes que estar pensando en el pasaje?

¿Cuanto voy a gastar en movilidad?

Sí.

Sí, eso es lo primero que pienso. Para cualquier cosa tienes que movilizarte y si no tienes plata no se puede. Para mí la plata del pasaje es como sagrada. De lo que gano separar para el pasaje es lo primero. Así tenga hambre, así me duela la muela la plata de mi pasaje no se toca. Es como algo sagrado porque sabes que si no tienes para el pasaje te quedas botada por ahí. Yo me sentiría muy mal por ejemplo si no pudiera ir al instituto porque no tengo para pasaje. Me sentiría mal si hubiera ganado algo de plata en mi trabajo y me la hubiera gastado en otra cosa y no tuviera para mi pasaje. Igual me sentiría mal si por no tener plata no pudiera ir a visitar a mi enamorado o si no pudiera ir a la iglesia.

¿Para ti la iglesia es también algo muy importante que te obliga a gastar en pasajes, no?

Sí. Yo ya tengo dos años en el Movimiento Nacional de Oración. Antes estaba por ahí por Lince pero ahora han hecho por el Agustino una nueva iglesia en un local que han comprado.

¿Y vas los días sábado porque también vas al instituto y así te ahorras algo de pasaje?

Sí pues, así con un solo pasaje de ida y otro de regreso puedo ir a los dos sitios, a la iglesia y al instituto. Aunque si no tendría que ir al instituto igual separaría para la iglesia; porque antes yo no iba al instituto pero igual me iba a la iglesia. Al menos una vez por semana íra.

¿Y si tuvieras más plata para el pasaje irías más veces a la iglesia?

Sí. Por ejemplo hoy martes hay encuentro de oración pero no he ido por... no he ido por pasaje, porque no tengo para pasaje.

¿Las dos cosas más importantes que haces que es ir al instituto y a la iglesia?

Y a ver a mí enamorado.

Y a ver a tu enamorado, perdón. ¿Si tuvieras más plata irías más a la iglesia, al instituto y a ver a tu enamorado?

Claro, si tuviera más plata para el pasaje iría más veces al instituto. Como te dije ahora solo voy una vez por semana cuando mis compañeras van todos los días. Ellas están avanzando mucho más que yo. Y por eso yo me demoraré más tiempo para acabar mis estudios. Y todo porque no tengo plata, porque la plata no me alcanza para pasajes. Si tuviera acabaría igual que ellas y podría empezar antes a trabajar. También iría más veces a la iglesia. Y también iría más seguido a visitar a mi enamorado.

Ya pues, nada más. Terminó el interrogatorio. Muchas gracias por este tiempo que me has dedicado.

ENTREVISTA VII

Nombre ficticio: Olga
Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 46-60, Mayor

¿Cuántos años tiene?

47

¿Vive sola?

No con mi esposo y mis 3 hijos y mi mamá, somos 6 en la familia.

¿Su vida cotidiana es rutinaria o un día no tiene nada que ver con el otro?

Si es bastante rutinaria por qué; porque ahorita me encuentro como responsable del programa del PBC y que sucede, que éste programa me hace que me movilice a Canto Grande, a Piedra Liza, a Francisco Pizarro y así en ese plan estoy eso.

¿Cuáles son los motivos por el cual usted se moviliza diariamente, cotidianamente?

Por eso le digo pues, como yo soy la responsable del programa tengo que ir llevar informe a Canto Grande, ahora también como no tenemos laboratoristas tengo que estar llevando las muestras de BK para que sepan que es lo que tiene, a ver si sus análisis salen mas o menos para un descarte de TBC eso es.

Básicamente se moviliza por trabajo digamos.

Si aja.

¿Dónde vive usted?

Yo vivo acá a tres cuadras. Vengo y me regreso caminando. No tardo más de dos o tres minutos.

Y a parte de trabajo, ¿qué otras actividades hace fuera de Juan Pablo?

Muy poco a veces ni puedo también porque; por ejemplo ayer si hice una carrera como quien dice ayer me fui, a luego a mi casa y atiende a mi mamá, me voy a pagar el recibo de la luz, el agua y de ahí tenía reunión en el colegio de mi hijo, pero antes de eso tenía que irme a recoger la leche de los pacientes del programa de TBC. Total que vengo acá a recoger la leche y me dicen la leche va a llegar tarde, porque siempre reparten a las 3, 4 y dijo que iba llegar a las 7 y ya mejor vengase mañana mas bien a las como se llama 7 ½ de la mañana, ya digo ya pues bueno ya gasté mi pasaje bueno ya ni porta, de ahí me tuve que ir de nuevo regresar ya para el colegio porque le entregaban la libreta de mi hijo.

¿Dónde está el colegio?

El colegio está acá en el Bosque de Canto Rey. De ahí me vine y de ahí dije me voy a visitar a mi amiga porque como ha dado luz ya más de 15 días que no la veo, otro también y todo es gasto de pasaje por eso por nosotros en sí no nos conviene y de que tampoco suba porque

también como no y a parte mi hija también ella está estudiando se está preparando; ella tiene 17 años ya, está preparando para ingresar a la UNI, y diario se lleva 3 soles de pasaje a parte de su lonchera. Todo eso es un gasto también y así estamos en ese plan pues, mi esposo que se va ha trabajar también; él se va ha trabajar a las 7 de la mañana de ahí está regresando a las 9 de la noche a esa hora también, también; sólo una gastadera, no sí eso es cierto que no es y para lo que se gana. Acá por decir nos dan una propina nada más pero que se hace peor es no tener nada y a parte también, también uno se alegra no; al atender a los pacientitos, hacer un bien a los demás, si eso también y después lo que también lo que hay a veces reunión de los pastorales adultos; también a veces ni hay tiempo para ir pero uno se tiene que dar un poquito de tiempo a cada cosa. Y,

¿Normalmente cuándo va ha estos lugares?

Este... por ejemplo yo voy diario al Diez a llevar los informes, a llevar las muestras...; diario tengo que ir. Me movilizo con estos... los verdes; con estos me voy, felizmente que de acá hasta abajo es 50 céntimos de pasaje y de ahí cuando regreso otros 50 céntimos y si hay alguna urgencia me llaman y tengo que bajar, por ejemplo ahora tengo que bajar para llevar las muestras, recoger la pastilla de un paciente y así pues no, y todos los días, todos los días es por eso estamos así pues.

¿Cuánto tiempo tarda en desplazarse a cada uno de esos lugares? Me imagino que depende a dónde vaya.

Depende claro por ejemplo; ayer me fui a buscar en Canto Grande atiende el neumólogo el doctor Chang, que es el que ve los casos de los pacientitos, por decir hay pacientes que están recuperándose bien no, de repente ya les salió. De repente acá a 6 meses pasa de nuevo ya le sale. Y así uno tiene que preguntarle; doctor que es lo que continua, que es lo que se va hacer, y el doctor me dice ya vamos preparando el expediente, éste paciente va ha entrar a otro éste tratamiento y así y para eso pues yo no me tiro ni ½ hora yo digo voy y vengo pero no es así, cuando uno llega uff cantidad de pacientes que tiene el doctor y hay que estar esperando ahí que le pueda atender si, y ahí es cuando me demoro 1 hora, 2 horas o más todavía.

Pero en todo caso el tiempo de viaje entre que sale de acá hasta que llega allá debe ser poquito.

Si aja, si por eso es lo que estoy así pues, y como hay una señorita ahí en farmacia cuando no hay nadie, también le digo; sabes que ahora tú te encargas de estar mirando porque a veces somos 4 las que estamos trabajando y a veces no viene apoyo, pero a veces vienen los miércoles y los días éste sábado ahí si quiera hay un poco de, sino yo tengo que estar de acá para allá y así en ese plan; así es.

¿Cuándo sale de Juan Pablo aprovecha para hacer varias cosas?

En las que se puede sí, a veces quizás este comprar algo no, por decir faltan bolsitas y en el mismo mercado, si falta fólдерes también el mercado, también en el mercado se busca fólдерes. En lo que se puede se aprovecha sino ya.

¿Cuál sería según usted los principales problemas que tiene el transporte?

A ya el transporte sería que hay pocas líneas no, por decir hay 2 nada más que te llevan a La Parada y a Abancay. No hay que te lleve una directamente por decir a Tacna, porque uno tiene que irse hasta Santa Rosa para irse a Tacna o a otro sitio o sino a Wiese para que salga más rápido también porque mientras que uno espera carro se demora y por eso si uno quiere tratar de ganar tiempo tomas esos Picapiedras, te vas hasta abajo y de ahí tienes que tomar otro

carro y de ahí si hay movilidad pero sino, lo que está faltando es una línea que nos lleve directamente hasta la avenida Tacna porque de Tacna ya empalma con Wilson con todo, mi hija también pobrecita en la mañana ella me dice no mamá es 50 céntimos también de acá para acá nomás prefiero caminar, se va caminando pero yo le digo vas ha llegar tarde; Si pues por eso trata de salir lo más temprano que puedo y de ahí tomo abajo, toma la 80, la 80 también es hay veces por mientras que va llenando también demora y eso también es por lo que falta mucha movilidad, está faltando por decir... no se abastece también por que a veces se demoran por ejemplo; esa 17 como es su ruta larga se demora prácticamente está solo la 45 y los carritos verdes nada más; y los carritos verdes que son el auxilio porque sino no te movilizas y rápido se demora uno hasta que espere todavía, hay veces que estas ahí parado viene rápido hay veces que se demora dicen cada 10, 5 minutos salen pero hay veces, por eso uno tiene que tomar el carro no mas, más rápidos los que salen son los verdecitos o sino los moto taxis. A veces también el mototaxi cuando estoy apurada o cuando voy con mi hija o mi esposo regresando del mercado del Diez. Así me sale más cómodo. También problema como manejan así apurados como locos se voltean, yo ya e sufrido un accidente con ellos, me he quedado hasta coja si; justo por la avenida Santa Rosa pasan esos carros la 66 la moto se iba así se iba y un poquito mas se chocaba con el carro, gracias a dios que nos hemos salvado yo iba con mi hijita; y mi hijita ya le tenía miedo moto taxi no peligroso ya le tenía miedo, pero esta niña la auxilio pues porque así no mas no puedes salir de acá de Juan Pablo y faltan movilidad.

Entonces este sería el principal problema del servicio de transporte. ¿Y cree que tiene algunas ventajas o algunas cosas positivas el transporte tal como esta ahora?

Claro si hemos salido bastante porque antes cuando no había huy más terrible teníamos solamente había esos pica piedras ni había creo los pica piedras teníamos que caminar hasta la avenida Wisse hasta ahí para tomar el carro ni en Santa Rosa no había carro ahora al menos si quiera ya pues.

¿Lo que hay no es suficiente pero es mucho mejor de lo que había?

Claro que sí huy sí; si no hubiera esa línea como estuviéramos nosotros sufriendo caminando o como sea como siempre pues que nos salva los carritos verdecitos los pica piedras como lo llaman o las moto taxis y en eso están.

¿Me podría comentar con bastante lujo de detalles que es lo que hace durante el día? Sobre todo los carros que toma, a que horas, las combinaciones que tiene que hacer... Por ejemplo, cuénteme lo que hizo ayer. Se levanta por la mañana...

Claro primero me vengo acá.

¿A qué hora viene?

Acá vengo a las 8 a veces a las 8 y 10 de acuerdo como, yo tengo que cocinar, también como mis hijos están estudiando los 2 chicos y hay a veces ellos también me ayudan; también van preparando el arroz van haciendo algo pero así estamos tenemos que ir turnándonos.

¿Esto lo hace antes de venir a trabajar?

Sí antes de venir a trabajar tengo que poner a cocinar ya después de ahí me vengo acá y ayer también me fui llevando muestras, me voy antes de las 11, tengo que llegar porque la señorita de abajo del laboratorio se molesta muy tarde no me traiga porque ya no voy a recibir por eso tengo que ir mas o menos viendo la hora sí está a la justa fui a llegar ya ni mas voy a atender y

así total y me fui y de ahí regresé o sea me ido a Canto Grande llevando mas que todo la muestra y se queda ahí y me fui donde el neumólogo pues allá.

¿Toma los Picapiedras?

Sí. Y de ahí me dicen que el doctor no había llegado justo fui con un paciente, la paciente me dice señora quiero ver mis resultados, ya pues vamos de una vez porque el doctor dijo que iba atender hasta ayer, ahora no atiende hasta el día martes y eso también pe uno va por gusto va y de ahí que hice ya no compré nada mas bien me regresé porque, porque mi mamá está en silla de rueda, a ella yo le tengo que dar de almorzar sino solita no puede servir, mis hijos a las 12 y mi mamá me espera a mi a almorzar a la 1 y yo llego a veces a las 2 le digo, le digo mamá; le digo te voy a dar a veces le doy de almorzar afuerita donde está sentadita, le digo quédate viendo televisión un rato no quiere ver televisión, no que se aburre a dentro y como sabe que paro saliendo a que hora vendrás mejor me dejas afuera, le dejo afuera y como ayer como le digo hecho un montón de cosas ya así es.

¿Y una vez que atendió a su mamá?

Después de atender a mi mamá de ahí le dije mamá tengo que ir pagar el recibo, no me puse a lavar un ratito, lave un ratito un poco de camisa, pantalón y de ahí de lavar ya viendo la hora son las 3 y tanto no va alcanzar el tiempo me fui a pagar la luz de Edelnor, en Edelnor una cola, si una colaza si y total dice y a qué hora salgo felizmente que salí cerca de las 4 de ahí ya de lo que salí me fui a pagar Sedapal el agua y de Sedapal es mas corta su cola felizmente rapidito porque hay días que hay cola larga ya pues de ahí regresé de ahí como le digo estaba pensando que recoger la leche y llego ya pues ya no había y de ahí tuve que regresarme de nuevo con los Picapiedras. Me regresé al colegio; fui al colegio para ver sobre la libreta de mi hijo y de ahí ya después fuimos a la reunión que había en el mismo colegio. Habrá sido como cerca de las 6 de ahí que salí ya me fui a visitar a mi amiga también tomando éste carro, este de la 66 que paso por Los Sauces por Villa Flores si por lo que es el cementerio el sauces esa ruta... antes de metro 2 cuadras antes de llegar por ahí... y así ya de ahí me quedé hasta las 8 y de ahí regresé de nuevo para mi casa y ya eso fue. También la 66 hasta, no éste tomé la 45, la 45 ya tomé si me cobra 50 céntimos de acá hasta ahí no más. Hoy día mas bien ya me voy como le digo de nuevo voy a irme abajo a dejar las muestras de los pacientes; de ahí regreso y de ahí no sé todavía a veces me vienen a buscar me voy hacer otra cosa, o por ejemplo voy a tener que llenar esto de la leche y esto de la leche lo firma el médico de nuevo tengo que llevarlo a la leche para sino; Si no llevamos la hojita no nos dan leche para la próxima semana y así estamos.

¿Y como es un domingo o un día feriado?

Ahí a veces nos vamos por decir no este el domingo ante pasado nos fuimos a visitar a mi cuñado este viene de Chile él está trabajado por allá nos fuimos a visitar incluso con mi suegra, vino mi suegra e incluso nos fuimos con mis hijos, mi mamá se quedó porque ella ya pues no podía acompañarnos porque era temprano a las 6 de la mañana y entonces de ahí dijimos para llegar mas temprano como mi cuñado tenía que salir como a las 11 para tomar su carro le dijo pues no como hacemos ya pues de acá tomamos un taxi nos cobró 6 soles.

¿A dónde?

De acá hasta como se llama hasta Puente Nuevo ahí, ah ya y salí pues y total que mi esposo pagó 6 soles el taxi y ya nos quedamos y de ahí hemos regresado a las 10 en eso que hemos regresado ya hemos pagado este 1, 2, 3 pasajes no mas porque, y se quedó mi suegra, se

quedó mi hija ya se fue a estudiar también de ahí no mas ya hemos regresado ya ahí si se gastó 3 soles en pasaje.

¿O sea que a la ida se fueron en taxi y a la vuelta tomaron carro?

Sí.

¿Por qué?

Como le digo a la ida salía mejor en taxi. Si íbamos en carro teníamos que tomar dos carros y como éramos cinco, mi suegra, mis hijos, mi esposo y yo, nos salía diez soles y el taxi nos cobraba seis. Pero a la vuelta como le digo en carro eran tres soles y en taxi seis o quizás más.

¿Por qué más?

Bueno, lo que ocurre es que muchos taxistas no quieren entrar a Juan Pablo, especialmente por la noche, por lo que hay pandilleros que los pueden asaltar.

¿Eso fue en un domingo pero el resto de domingos?

No y de ahí todavía hemos salido para irnos al 10 de ahí también son 2 soles ya como es yo y mi esposo para ir hacer las compras y así nos hemos gastado en ese día no mas 8, 9, 10 soles no en un día domingo.

¿Todos los días domingos son iguales?

Felizmente que no porque imagínese pues todos los domingos, aunque mas antes sí no, si íbamos a sacar a los chicos a pasear al Parque de las Leyendas pero ahora ya no, todo a cambiado nuestro parque es esto,

¿Ustedes el domingo básicamente están aquí en Juan Pablo?

Si en Juan Pablo y a veces cuando hay reuniones en la comunidad que salimos pero ahora no vamos a salir como este el domingo justo va haber de la vicaria que es la fiesta en Huaycan y eso pues este yo le estaba diciendo a mi esposo de que voy a ir y me dice como si tú tienes que cocinar porque yo he cocinado el domingo pasado y justo en antes vino otra amiguita y me dice vamos a ir varias de la... Tú tendrás que ir porque quien va a vender; cómo se va ha vender comida carapulca, todo eso es ingreso para la comunidad pero lo que nos va ha devolver el gasto que hemos invertido en preparar las comidas eso y así es, ese va hacer el domingo pero no sé pues el padre estaba diciendo que cada uno va ha pagar 2 soles porque para ir a Huaycan se gasta más de 2 soles porque de acá hay que tomar el carro e irnos hasta puente nuevo de puente nuevo recién tomar otro carro y así es más el gasto pero ahora como el padre nos va ha llevar; el padre dice 2 soles no mas, si pues y el domingo estoy pensando pues no sé sí... como mi esposo me dice y justo si me toca cocinar; a mí me gusta cocinar pero cuando hay otras cosas que hacer también me preocupa hay no tengo que ir allá apoyarlo, ojalá que todo salga bien.

Dígame, ¿de las actividades que hace normalmente cuales no puede hacer en Juan Pablo y tiene que salir necesariamente? ¿De las cosas que normalmente hace hay algunas que puede hacer aquí en Juan Pablo o la mayor parte tiene que salir fuera?

No, la mayor parte es fuera porque por decir este; cada fin de mes lo que hago es llevar informe de los pacientes del programa y nos preguntan no, que cuantos pacientes hay, tenemos que hacer un informe que cuantos son los que han dejado su tratamiento, que cuantos continúan y eso es lo que se lleva a Canto Grande y de ahí también tengo que irme a Piedra Liza, Piedra Liza este es el informe nutricional por eso que yo acá a los pacientitos se les da una

canasta de alimentos que consiste en arroz, en menestras, en aceite, en a este habas así y todo eso también se tiene que llevar el informe de cuantos pacientitos se atendió, a quienes se repartió todo eso con su padrón y todo, y así hay que informar a Piedra Liza y de ahí ya pues de nuevo regresar a Juan Pablo pero eso es fin de mes. Todos los días es la rutina de acá, acá llevar las muestras.

¿Y por ejemplo cosas de la casa por ir a comprar me decía?

Yo al 10, al 10; al paradero 10.

¿A pesar de que aquí hay cualquier cantidad de tiendas de abarrotes, de mercado?

Sí, antes mi esposo se había sacado la Tarjeta de Metro; pero la tarjeta también, cuando a veces demasiado y a veces que sucede; como él trabaja en un colegio particular a veces le pagan pues puntual y a veces no le pagan puntual de acuerdo como pagan los alumnos y que sucede de que hay a veces uno pues huy se llena de deudas preferible en el 10 no más, lo que compra lo paga y sino tiene plata no compra. Sí claro pues porque sino en, es bonito irse con tu tarjeta y comprar pero la cosa es cuando te llegan los pagos ahí es el problema así ya pues por eso le digo ya no quiero saber nada de Metro ni de Vea porque en Vea tenías tu tarjeta también y no, no, no; nada de eso, es bonito irse te paseas compras todo a veces hasta en taxi se gasta para traer no y así estamos pe, solamente así se tienen que hacer las cosas que son los domingos y los feriados también igualito nos vamos a nuestro metro que es el 10 ahí compramos mas cómodas también las verduras se ahorra, se ahorra así como gastas en pasaje se ahorra en algunas verduras, la papa también la consigues mas cómodo acá de 80, de 1 sol en cambio abajo hasta de 50, 60.

¿Y dígame normalmente siempre que tiene que salir fuera de Juan Pablo en que medio de transporte va?

Sí en esos Picapiedras.

¿Y de ahí toma carro en Wisse o Santa Rosa?

Sí, pero para ir al 10 sólo el Picapiedra; pero para que te vayas a otro lado hay a veces también cuando voy a visitar a mi suegra y cuando está delicada agarro tomo bien la 17 la que va por Puente Nuevo y de ahí nomás tengo que caminar como 7, 8 cuadras ya pero camino ya está casi cerca pues no para no tomar tanto carro y si quiero llegar mas rápido como le digo pues me voy con los Picapiedras hasta Wisse y de Wisse ya tomo el carro que va para Riva güero directamente para allá.

¿Alguna vez que a querido ir a un lugar dónde sea de aquí de Lima a tenido problema con el transporte, con el carro? Problema en el sentido que el carro no llegue a dónde usted quiere llegar.

Claro a veces te dejan un poquito alejado pero ya uno conociendo la ruta ya sabes cuantas cuadras vas a caminar no, por decir en mi suegra el carro la 17 no me deja cerca me deja porque tiene que voltear por Huantar mi suegra vive por los [?] me deja a 8 cuadras como le digo ya pues que hago camino no más.

¿Pero camina no porqué no haya carro sino porqué así se ahorra en pasaje?

Claro por el ahorro por lo que sino yo tomaría otro carro igualito no me va ha dejar cerca de todas maneras siempre me deja 2 o 1 cuadra igualito mejor camino.

¿En general diría que en Lima se puede llegar a todas partes en transporte público?

Sí si se llega; si se llega, sino lo que tiene que saber más o menos es como llegar porque a veces como dicen no, preguntando se llega hasta Roma y eso es cierto, porque yo digo dónde quedará tal sitio y así uno llega. Tiene que ingeniárselas como sea tratar de ver la manera de que no salga tanto pasaje también, claro sí, al menos si no me he perdido y otra cosa.

¿Y a todas horas puede tomar el carro?

Ah claro, en carro por decir la 45 hasta tal hora nomás y la 17 también hasta las 8 de ahí ya no hay carro ya, no lo único auxilio son los pica piedras que te sacan hasta Wisse y en Wisse si se encuentra carro hasta tarde se encuentra ahí; pero de acá no, máximo hasta las 8, 10 así no más no hay mucha movilidad, se guardan temprano ya para madrugar el día siguiente temprano madrugar para tal caso los pica piedras siempre están, sí los pica piedras siempre están.

¿Siempre que uno quiere salir de Juan Pablo por decir para una emergencia e incluso de madrugada siempre encuentra carro para salir?

Si porque en según este yo no me quedo más de 2 de la mañana, pero así cuando hemos ido a algunas reuniones hay carros que por decir trabajan de esos verdes hasta las 2 nada más pero hay otros carros los azules los piratas que le llaman, trabajan hasta más este o sea te cubren toda la madrugada y se forman también ahí dónde es el paradero de los pica piedras sale entra uno, sale entra uno; así es.

¿Digamos ésta posibilidad que tiene para movilizarse a cualquier hora diría que sólo en Juan Pablo o en todo Lima?

Lo que yo veo acá en Juan Pablo al menos como es el horario... familiares, amigos así que vienen en otro lugar... también hay, hay movilidad lo que hay bastante son las combis pues los ómnibus muy poco ¿no?, la 45 que es la que más se ve por acá y los chicos que con combis la 17 esos son los que más se ve.

¿Y cuándo quiere ir a tomar el carro tiene que estar mucho rato o pasa al toque?

Sí a veces se demora pe la 45, la 17, la 17 más porque su ruta es larga, la 45 más o menos, ellos ya tienen su tiempo porque dicen cada 10 minutos; 5 minutos va viniendo, la que es más largo es la 17 ese va hasta la Molina y ese se demora más, la Molina agarra la parada. En todo caso sería estas 2 y los pica piedras, claro los pica piedras en todo caso ellos son la solución.

Por ejemplo: si usted ahora tuviera que salir...

De acá me voy con los pica piedras y sino viene pica piedra tomo esas moto taxis. pero los chiquitos no. Esos chiquitos no; te golpean mucho. En cambio cuando ese va bajando te golpeas por eso me daba miedo hasta viajar en eso de moto taxi pero ahora no, viendo así como tienen llanta chica esos te golpean menos y vas tranquilo así en cambio esos carros de los pica piedra también van despacio porque tienen que ir llenando; llenando pasajero sino no les conviene como cobran 50 con 3 soles de bajada, 3 soles de subida y tiene que buscar su pasajero y así.

¿Cuánto tiene que esperarse para que pase los Picapiedras?

No, rápido pasan; rápido pasan, eso sí rapidito pasan cuando están en su ruta y si no hay Picapiedra como le digo los moto **taxi**. Siempre rápido, generalmente es rápido, sí.

¿Y en general en Lima tiene que esperar poquito o mucho?

No, poco. Mas bien a veces cuando por ejemplo yo también voy a Carabaillo voy por decir las quincenas de cada veinte días uno tiene que llevar informe también de los pacientes que tengo y individualizados, que sucede que estos carros se demoran ya mas antes venían unos plateaditos que esos se venían rápido sino como unos están cobrando 1 sol 80, el otro cobra 1 sol 40 por ruta creo que es también están ahí se demoran mucho y yo para tomar esos si me tengo que ir hasta el paradero 10, tomar pica piedra me voy hasta el 10 ahí tomo para comas, carabaillo todo eso y así es.

¿A pesar de los problemas que pueda tener el transporte le sirve para su vida normal? ¿Le es útil?

Claro está bien pero sería bueno que aumente una línea mas no, que nos lleven a la avenida Tacna y ya mas que todo para mi hija también, todos los días mi hija se va caminando como le digo no; para ahorrarse los 50 céntimos se va hasta Santa Rosa y es un buen tramo también, en cambio si hubiera carro alla pues de acá no mas, sería mas fácil. Claro sería bueno, están pidiendo también que sé que ojalá se pueda no; esta línea la 80 la que llega mas que todo cualquier línea que llegue para acá e inclusive tengo una amiga que tiene su esposo que tiene un Volsvagen, él quería hacer ruta así, pero hay a veces la gente de por acá es un poco egoísta creo cuando sale otra ruta están viendo como diciendo no; no es tu espacio, tu ya tienes que buscar tu [¿?] y él se asustó y ya pues ya no a querido hacer él, pero él quería si sacar su ruta o sea en su carro pero con otros compañeros mas que vengan y de acá para que les lleven hasta... claro pagando 50 céntimos más porque el pasaje que está 1 sol sería, el decía que se pague 1 sol 50 pero ya te vas directo. Pero mi hija quiere ahorrar su 50 por eso se va hasta allá y de ahí ya paga 1 sol eso es lo que...

digamos. Y hecha la pregunta otra vez,

¿Si disminuyera la cantidad de servicio como le afectarían a usted?

Huy demasiado pues porque en realidad este uno como diario se moviliza y nos perjudicaría si uno disminuye. Diríamos entonces a pesar de las desventajas que tiene. Así como estamos; estamos mas o menos si y que baje ay no, no, claro mas bien lo que se debe pedir es que aumente una línea más no que se valla porque más antes había una línea la 104 nada más hay esa línea hasta en como se llama en Abancay para tomar ese carro huy dios mío la gente se peleaba a la justa el carro seguía andando y nosotros tratando y yo con mi hija también creo que un poquito mas me voy debajo de la llanta para estar correteando es muy peligroso, cuando no hay carros así es bien peligroso y al menos uno hay veces de noche también es tarde y para regresarse... así pues este porque mi esposo trabajaba por allá por la Victoria y mi suegra vivía por ahí mas cerca era para mí no; ir a cocinar a la casa de mi suegra, almorzamos todo y después ya nos veníamos junto con él pero a veces él tenía unas reuniones y él se quedaba ya yo me venía con mis hijas y era bien difícilísimo, bien terrible por eso ahora si quiera hay movilidad pero si ante no había si pues porque la 108 o 108, no 104 ...

¿Cuándo ingresó?

Ahora este Arenales que dice, cuando ya ingresó la línea 17 y la 45. Antes sólo estaba la 104y después desapareció la 104 y entraron la 17 y la 45 ya así...

¿En qué medida para usted la plata es un limitante a su posibilidades de moverse?

Porque si uno ahora mas que todo que ha subido el pasaje si uno no tiene para moverse no sale de San Juan pues no y ese trabajo de acá hay que estar yendo y viniendo por decir yo e salido temprano no, de 10 para las 8 me ido abajo con la señora la de los pacientes en un ratito se ha gastado; somos 3 son 7 x 3 son 21 ya y son 2 soles 10 de ida y 2 soles 10 de

vuelta son 4.20 no y así es el gasto y ahorita también que me vienen dejando muestra, claro esa muestras me pagan pero de todas maneras allá yo tengo que hacer otros trabajos mas por ejemplo gastos de copias de estos para llevar mis estos, mis tarjetas de mi paciente y a eso me refiero con respecto acá no porque uno tiene sus gastos propios todavía en su casa no, desde que amanece por decir sino tomas desayuno, si no hay almuerzo, sino haces nada pues no es delimitante los billetes, el dinero a eso es.

Porque ¿qué proporción de los ingresos que entra en su casa se gastan en pasaje?

Mas o menos la $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ parte. La $\frac{1}{4}$ parte trato que sea; la $\frac{1}{4}$ parte porque si sea la $\frac{1}{2}$ huy mi esposo ya también reniega dice que estas recortando la comida para que salgas; hagas tus viajes.

¿Y eso es mucho para ustedes?

Claro pue si es demasiado.

Porque en la casa ¿en que gasta sobre todo?

En la casa por decir desde que amanece como se dice hay que comprar el pan, hay que comprar el azúcar porque el gasto es diario de azúcar al menos en mi casa no sé consumimos diario $\frac{1}{2}$ kilo de azúcar no; en 2 días ya es 1 kilo no, así es no sé; porque nosotros somos 6 personas pe sí. Básicamente lo que gasta es en comida y de ahí vendrá el transporte. Eso es los dos principales. Después está el agua, la luz esas cosas pero ya es menos.

¿Alguna vez se encontrado que por no tener plata no ha podido hacer un desplazamiento?

Claro uno no puede salir claro, si uno tiene limitación en cuanto a ya pues tu dices a veces voy hacer esto el otro ya te limitas ya con lo que tienes a no, pensándolo bien mejor voy a; mejor esto lo voy a dejar para después para mañana, para otro día, claro sí pue.

Estos viajes que no llega hacer porque no tiene plata ¿que perdidas le ocasiona?

Más que todo por ejemplo ayer tenía una capacitación ¿ya? Y bestial ¿no? "Voy a la capacitación, me voy a esto... y así ¿no?", estaba diciendo. Y total que en la capacitación para irse también hay que gastar ¿no?, en pasaje. Era en Zarumilla. De las dos de la tarde hasta las siete de la noche. Como se trataba de nutrición por asuntitos del programa "ya bueno pues", dije, "voy". Pero pasaje pues. Pasaje de acá hasta el Diez son setenta, más setenta de vuelta son un sol cuarenta; y de ahí para allá son un sol veinte, y otro sol veinte para el regreso son dos cuarenta; más el sol cuarenta de Picapiedra ya son tres ochenta. ¡Tres ochenta! Ya pues, no pude ir. Mucha plata pues.

¿Diríamos que por falta de pasaje usted deja de capacitarse?

Claro, uno se limita. Claro, ajá.

¿Limita su capacitación?

Claro limita hacer otras cosas con lo cual limita sus posibilidades futuras de trabajo y limita sus posibilidades de mejorar. Es todo una cadena digamos. Sí porque en realidad si uno se prepara es para que... para ser como una réplica y enseñar más que todo a la comunidad. Yo aprendo y lo enseño a la comunidad para que ellos mismos puedan solventarse para así ganar en salud que están bien mal y también para ver de un trabajo mejor para mí.

¿Y cuándo tiene plata para desplazarse cómo qué hace?

Como hago; los hago ni caso o sino yo le digo a mi esposo sabes que le digo voy a necesitar para pasaje a ver si me dejas, regañando como se dice ya me deja un poquito más porque él

me dice no, como él también para ir de allá de su; por decir de su trabajo hacia la casa él no viene a almorzar él se queda por allá gasta en su comida y todo eso es lo que me dice no; yo también tengo que gastar en mi pasaje, tengo que gastar en mi comida y encima me vas a pedir de más y después que me hago yo y así pues, pero de todas maneras también cuando yo le pido si o al menos sé que voy a salir pero cuando me dice no sabes que éste tenemos una reunión así de improvisado ya ahí me quedo.

Y por ejemplo ¿no sustituye viajes que normalmente haría en transporte público por ir caminando?

No, cuando es cerca sí pues; cuando es cerca si quizás pero cuando es lejos no, si fuera 5 cuadras pero como es hasta abajo hay no, prefiero ir en carro.

¿Y usted ha hecho alguna vez o sabe de alguien que haya hecho alguna cosa para no pagar el carro?

No, porque a veces da vergüenza a parte que te gritan, te dicen... hay no mejor prefiero evitar y más que todo cuando uno tiene que a veces tiene necesidad no y es urgente uno puede decir no sabe que señor o uno puede decir una mentira como me han robado o algo y ya pues te vas, pero también hay algunos; te robaron a piña pues no te dejan ni subir al carro, a ver si intenta llegar un poco para; si pues son indolentes pues ya te ayudan pero hay otros que no...

Pues ya está, ya se acabó. Muchas gracias.

ENTREVISTA VIII

Nombre ficticio: José

Grupo de análisis: Pobre, Varón, 26-45, Mayor

Lo primero que le quería preguntar un poco ¿su edad?

Tengo 40 años.

Y dígame ¿usted vive solo? ¿Con quienes más vive?

Una familia única....

¿Una sola familia?

Sí....hasta el momento.

¿Quiénes integran la familia?

Yo, mi señora, mis tres hijos....

¿Cuáles son los motivos por los cuales usted se desplaza?

Trabajar, y así visitas familiares. O sea, salir es por lo que necesariamente se necesita movilidad.

¿Dónde trabaja usted? ¿Y en que trabaja?

En estos momentos estoy trabajando en la municipalidad de San Borja, en áreas verdes.

¿Usted cada día tiene que ir hasta la municipalidad de San Borja? ¿Ir y regresar?

Sí. Cada día me desplazo hasta San Borja para ir a mi centro de trabajo que como le digo es en la misma municipalidad de San Borja.

¿Y con que en que medio de transporte va?

Me voy hasta Wiese con Picapiedra, de ahí me voy hasta Puente Nuevo en otra movilidad y de Puente Nuevo me voy con otro carro hasta el destino: San Borja.

O sea que tiene que tomar tres carros.

Claro tres.

¿Y cuanto le cuesta en pasaje?

Este...

Los Picapiedras le cobran cincuenta, ¿no?

Sí.

¿Y de Wiese hasta Puente Nuevo cuanto le cobran?

Cincuenta céntimos.

¿Y de Puente Nuevo a San Borja?

Un sol.

Entonces cada día se gasta dos soles de ida y dos soles de vuelta.

Cuatro soles. Así es.

¿Y normalmente cuando va a trabajar va y regresa o...?

Diario, claro...es una rutina diaria.

¿Y aprovecha en el camino para hacer otra cosita o simplemente va y se regresa?

Mayormente regreso a la casa ¿no? Porque tengo mi familia. A veces tengo que ayudar a cuidar también ¿no?

¿Y otras cosas? Me decía visitas familiares...

Ah sí claro; pero también no es continuo.

¿Cuántas veces a la semana, al mes...?

Al mes.

¿Y a que lugares va?

Tengo varios lugares: la familia están en Callao, por Villa el Salvador...

¿Repartidos?

Si...si...en todos los lugares tengo.

¿Y a todos lo lugares va en carro?

Claro, sí, a todos.

¿Con las combinaciones que hagan falta?

Sí.

Y dígame ¿cuál diría usted que son los principales problemas del transporte en Lima? Respecto a las necesidades que usted tiene.

Umm...

¿Tal como está ahora a usted le sirve el transporte o le genera algún problema?

No solamente para mí; para todos es una necesidad. Pero demora mucho, demora mucho. Y para llegar a Lima, por decir, va dando vueltas.

¿Y no hay otra forma de llegar más rápido?

No, ahorita que tenemos que van a Lima, dan vueltas por los penales ¿no? y demora mucho. Si uno quiere llegar mas rápido tiene tomar varios medios, de acá a Wiese con Picapiedra, de Wiese a...

¿Entonces básicamente es un problema de tiempo de viaje?

Si.

Porque ¿cuanto se demora hasta el trabajo?

Hasta mi trabajo me demoro un promedio de cuarenta y cinco minutos a una hora. No es mucho. Bueno, es bastante pero hay personas que demoran mucho más para el trabajo: hasta dos horas y tres algunos.

¿Igual de ida que de regreso?

De regreso... bueno uno viene ya, sin prisa. Llegar a casa nada más. Regresando demora mas el carro, y quiere llenar para regresar y buscando viene, ahí demora más...

Porque ¿de aquí si se llena en seguida el carro?

Y más rápido llega...

¿Y usted cree que el transporte tiene alguna virtud? ¿Le facilita a usted hacer sus actividades cotidianas?

Claro pero para llegar a Lima así hay también falta vías de acceso. Se satura. Hay mucho tráfico. Eso es lo que demora más también.

¿Y tiene alguna cosa positiva?

Mmm... Bueno, que nos lleva a todas partes.

Antes le preguntaba si normalmente hacia lo mismo todos los días.

Si, si...

¿Me puede contar con detalle lo que hace un día normal? En la mañanita se levanta y sale de acá ¿a qué hora?

A las seis de la mañana.

¿A las seis de la mañana? Sale de acá y toma Picapiedra hasta Wiese, y de ahí...

Puente Nuevo y... sucesivamente.

¿Y llega al trabajo...?

A las siete más o menos.

Tarda una hora más o menos.

Más o menos. Ya está calculado ¿no? el movimiento que tengo que hacer.

¿Y en el trabajo hasta qué hora está?

Trabajo... bueno... el horario es hasta las tres ¿no? Pero generalmente no es así. Trabajamos más horas; dependiendo del trabajo nos hacen quedar. En eso estamos.

¿Otros días sale a las cuatro, cinco...?

Si claro, si, si.

¿Y de ahí otra vez se regresa para la casa?

Regreso a la casa, sí.

¿También tomando los mismos carros? ¿Hace la misma ruta?

Los mismos carros nomás, la misma situación.

Y los días domingos, los días feriados, los días que no trabaja ¿qué es lo que hace?

En la casa mayor parte. Haciendo las cosas, ordenando, limpiando; siempre hay algo que hacer.

¿Aprovecha para hacer cosas en casa?

Si, si.

¿No sale de Juan Pablo?

Bueno, a veces sí.

¿De repente aprovecha algún domingo para visitar a la familia?

Si, si.

Pero sino se queda aquí, básicamente la casa. ¿Sale a hacer deporte?

No muy poco, mas pasamos así juntos la familia.

Aprovechan para hacer vida de familia.

Si, si.

¿Cuales de las cosas que usted hace normalmente podría hacer en Juan Pablo y para cuales de ellas tiene que salir a fuera necesariamente?

No, no... Solo por el trabajo.

¿Para trabajar obligatoriamente necesita salir?

Sí. Mi trabajo es en San Borja. Jardinería así como hago yo aquí en Juan Pablo no hay. Quizás saldrían cachuelitos pero no así fijo como estoy yo. Necesariamente tengo que salir. De repente podría ser en otro distrito más cerca pero igual tendría que salir. Aquí en Juan Pablo no hay para trabajar en esto.

¿Y para otras cosas qué se yo, para comprar, para llevar a los niños al médico?

Si vamos a claro con movilidad, hasta San Luis.

¿A comprar?

A comprar. Ahí esta la posta también.

¿Van allá a la posta? ¿No van a la de Mercado Diez?

Muy poco mas vamos acá. Como estamos con ese programa del Seguro Integral vamos allá.

Y que se yo, a veces para actividades recreación, culturales, con los chicos para alguna actividad que hagan...

Sí, a veces con los chicos vamos al Parque Wiracocha o también Parque de las Leyendas. Es bueno para ellos salir de Juan Pablo. Allá se divierten y conocen cosas nuevas. También para la familia es bueno salir todos juntos. Es un rato agradable que pasamos. Pero no siempre. Una, dos veces al año.

¿Y qué cosas puede hacer aquí? ¿Qué hace normalmente?

Mmm... ¿en que aspecto mas o menos?

Bueno de todo mas o menos por decir, usted me dice el domingo yo me quedo en la casa para hacer limpieza, para ordenar, para estar en familia, o por ejemplo me dice que para comprar sale fuera de aquí, sale afuera a comprar comida pero aquí también hay tiendas de abarrotes, el mercado, las verduras o... ¿por qué salen en lugar de comprar aquí por ejemplo?

Bueno yendo al mercado más o menos se puede comprar algo más que en la tienda de acá del barrio. Los productos están más baratos y con la misma plata se puede comprar algo más. Se ahorra. Esa es la razón.

¿Alcanza más la plata a pesar de que hay que pagar pasaje para ir hasta allá y regresar?

Si, si.

Y dígame, ¿para todas estas cositas que tiene que hacer fuera, para todas las cosas que dijo: ir a comprar, a visitar la familia... siempre va con transporte público?

Si.

¿Siente de alguna forma que la movilidad, el transporte, es una necesidad vital? ¿Es imprescindible para poder desarrollar su actividad diaria? ¿Qué pasaría si no hubiera transporte? ¿Usted podría hacer igualmente las cosas que hace o...?

No, sin movilidad seria muy difícil; porque cuando entramos aquí a la zona, a lo primero, en los primeros tiempos, no había movilidad. Y se sufría bastante. Hasta a veces teníamos que caminar bastante para conseguir movilidad. De noche también a veces; de casualidad

nos encontrábamos así conocidos, vecinos por el centro de Lima, tomábamos taxi; entre varios salía un poco; pero no todos los días no. Mayor parte caminábamos; en oscuro, no había luz nada. Pero ahora ya todo ya se superó. Ya ahora ya hay movilidad por lo menos ¿no? Como sea.

¿Y normalmente cuando tiene que ir a algún lugar, sea estos que me ha dicho o a algún otro, esporádicamente, siempre encuentra carro para llegar hasta allá?

Claro, así con transbordos. Sí, sí hay carro, sí, no hay problema.

¿Se ha encontrado alguna vez que ha querido ir a algún lugar y no había como llegar?

No, siempre ha habido carros.

¿Usted diría que en Lima se puede llegar más o menos a todas partes en transporte público?

Carros hay para todos lados; entonces no hay problema.

Y en cuanto al horario de servicio de transporte público por ejemplo, ¿usted siempre que ha querido tomar carro ha podido? Por la hora digo.

Claro...

¿Cuando regresa de trabajar también hay carro?

Sí, dentro del horario que yo me movilizo siempre encuentro.

¿Y a altas horas de la noche también?

No, nunca me he movilizado altas horas.

¿Nunca se ha tenido que movilizar a altas horas de la noche? Por una emergencia, que se yo al medico, uno tiene que salir de madrugada.

Hasta el momento no, no hemos tenido emergencia.

¿En la madrugada hay carros acá?

Bueno, la 45 y la 17 no pero Picapedras hasta tarde trabajan. Toda la noche creo. Pero ya cobran un pasaje más alto; un sol cobran.

¿Y esto cree que usted que es solo aquí en Juan Pablo o también en todo Lima que haya transporte a todas horas?

Sí, hay en todo lugar.

Dígame otra cosa: ¿cuando usted va a tomar el carro normalmente cuanto rato se tiene que esperar hasta que pase?

Cinco minutos. Diez minutos mucho. Siempre pasa.

¿Siempre pasa?

Carro pasa.

¿No es un problema entonces?

¿Problema? No, no es problema.

¿Al toque pasa?

Sí, viene rápido.

¿Y eso cree que solo es aquí en Juan Pablo o también en el resto de Lima?

Mmm... Habría que conocer ¿no? ¿Como son otros sitios?

¿Pero de los lugares a los que usted va? Por ejemplo al trabajo.

Sí, normal es hasta donde yo voy. No hay problema. En Puente Nuevo a veces... si hay mucho este... mucha este... mucha aglomeración de personas. Porque poco carro viene para ir allá. A veces ahí están los policías. No permiten que llenen mucho pasajero. Entonces los carros pasan llenos y los policías no los dejan parar.

Porque van recontra llenos seguramente.

Sí... los policías no dejan subir mucho; sentados nomás, parados no. Ya si lo encuentra lleno lo hace bajar su papeleta y por eso ya casi no quieren ir por ahí los carros.

Una cosa es que lleve a al gente como ganado, tampoco es, pero algunas personas paraditas no pasa nada...

Si pues acomodándose.

Y digamos ¿que cree usted que le pasaría si, en su caso, el servicio de transporte público bajara el servicio? Imagínese que no pasaran tantos carros como pasan ahora, ¿para usted le sería un problema?

Claro porque ya sería dificultoso para movilizarse; ir a trabajar, cualquier otro lugar.

¿Usted percibe que el transporte es indispensable digamos para hacer las cosas de cada día?

Sí, sí, es necesario ¿no? ¿Sino como? Sería más difícil. Habría que levantarse antes. Y los carros andarían llenos.

Dígame ¿hay algunas razones por las cuales a veces no puede tomar el transporte cuando usted quisiera?

Mmm...

Le voy hacer la pregunta más directa. ¿A usted la plata le condiciona los viajes que tiene que hacer, los desplazamientos? O sea, de repente usted quisiera hacer más desplazamientos para hacer otras cosas pero, como no hay plata entonces no lo puede hacer. Usted o alguien de su familia.

Claro, prácticamente todo está calculado. Todito hay que estar ajustando. Y únicamente se puede dar para esos gastos. No se puede gastar en otra cosa ¿no?

¿Porque..., más o menos, así aproximadamente, de lo que usted y su familia ingresa al mes, que cantidad, que proporción, se gastan en pasajes?

Mmm...cuatro soles diarios.

Cuatro soles usted. ¿Y sus esposa y sus hijos no gastan pasaje?

Bueno, es un poco... a causa de eso... O sea, factor económico, por lo que imposibilita ¿no? También ellos estudien acá nomás. Mis hijos estudian acá. No alcanza para mandarlos a otro colegio. No habría plata para su pasaje.

De repente usted quisiera mandarles a otro colegio fuera de acá.

Claro.

Y no puede simplemente no ya por tener que pagar el colegio sino porque no tiene para pagar el pasaje diario.

Sí, eso. Por esa causa estudian aquí en el barrio nomás.

Y en su caso por ejemplo usted esta trabajando allá en la municipalidad de San Borja, de repente quisiera mejorar el trabajo ir a otro lugar o incluso mientras trabajando, buscar trabajo en otros lados y no puede ser que también no tienes plata para pagar el pasaje

para ir mas lejos, de repente a usted le ofrecen trabajo no se donde, que ya no le cuesta dos soles, si, si no que le cuesta dos soles cincuenta o tres, eso usted lo tiene en cuenta digamos de buscar trabajo

Claro si es un poco mejor, cabe la posibilidad.

La plata si le condiciona un poco las cosas que hace cada día porque... no tiene bastante plata para hacer todo lo que quisiera para usted, para su familia, para mejorar, no

Si.

Por ejemplo cuando usted tiene que escoger el carro en el que va a subir ¿qué cosas mira más: que sea rápido, que sea seguro, que sea cómodo o que sea más barato?

Que vaya un poco rápido, para llegar rapidito.

Pero imagine que hubiera un carro que fuera de frente hasta la municipalidad de San Borja, pero que estuviera tres soles en lugar de los dos que le cuesta ahora. ¿Tomaría este otro carro o seguiría en los que va ahora?

Tomando varios carros uno llega rápido pero yendo con un solo carro demora. H

hay uno que va del 10. De acá voy hasta el 10 con Picapiedra y de ahí me voy hasta ya hasta el destino. Pero demora un poquito más.

¿Y con éste le saldría un sol cincuenta?

No, un sol veinte cobran esos carros. Y cincuenta de los Picapiedras un sol setenta sería, pues.

Pero prefiere tomar tres carros pagando dos soles.

Sí pues, para ganar tiempo; uno tiene que ir rápido.

¿Y alguna vez ha tenido alguna dificultad o le ha sido imposible hacer alguna cosa que usted quería hacer porque no ha podido pagar el pasaje, porque en aquel momento no tenía pasaje?

El pasaje... no; no he tenido problema. Porque tengo que pensar en eso y reservarme ¿no?, para no tener problema.

En todo caso ¿siempre que quiere hacer algo tiene que estar pensando en el pasaje? ¿Siempre lo tiene en la cabeza?

Claro, que no me falte ¿no?

O sea, no es que usted diga voy a hacer esto, voy hacer aquello, voy a hacer lo otro y simplemente va paga pasaje y ya está sino que antes de hacer cualquier cosa tiene que pensar en lo que le va a costar el pasaje.

Claro.

Por ejemplo, me decía que para ir al Parque de las Leyendas además de en la entrada hay que pensar en el pasaje.

Claro. Y para economizar algo más ya se lleva cualquier cosa de acá para el momento de hambre.

Se ahorra por otro lado.

Si... uno debe ir allá con todo eso; comer en la calle sale bastante caro.

Me imagino, con toda la familia.

Sí.

¿Alguna vez le ha pasado que quería visitar a la familia o algunos amigos y no tenía pasaje para ir?

No.

Cuando ha querido ir ¿usted ya había reservado de antemano el pasaje?

Claro, viendo uno las posibilidades uno planea ¿no? cualquier salida a cualquier lugar.

Usted me dice primero es el pasaje y después lo que se va hacer y no al revés ¿no? Usted no piensa voy a ver a mi hermano, por decir y después piensa en el pasaje sino ¿tengo pasaje para ir a ver a mi hermano? Si lo tiene va y si no tiene no va.

Sí pues, porque si no hay también no se puede hacer nada ¿no? Son los únicos recursos que uno puede tomar ¿no? para poder movilizarse, para las necesidades.

Porque dígame ¿de la plata que entra a la casa más o menos en que es lo que gasta más?

Comida y pasajes.

¿Comida y pasajes se lo lleva prácticamente todo?

Claro, también hay que pagar luz, agua... ¿no? Pero si pusiéramos así en orden en lo que se va más plata es en la comida. Y de ahí ya vendría el transporte, el pasaje. Y de ahí ya vendrían las otras cosas: la luz, el agua. Generalmente el gasto de transporte es fuerte.

¿Usted cree que el hecho de no poder hacer algunas cosas por no tener pasaje le perjudica de alguna forma?

Mmm... claro.

Digamos que por el hecho de no tener pasaje ¿usted tiene la sensación que, por ejemplo, está dando peor educación a sus hijos de lo que quisiera darles?

Mmm...

Usted les daría mejor educación pero no puede por el tema de pasaje.

Ah claro, eso es el factor que me impide, falta de medios, que haces gastando.

Y, por ejemplo, si tuviera más plata para pagar pasaje de repente iría a ver a su familia o a sus amigos más seguido también.

Ah claro, si estarían un poco mejor las condiciones.

¿En que cree que cambiaría su vida cotidiana si pudiera pagar todos los pasajes que necesitara? ¿Usted cree que haría muchas más cosas de las que hace ahora?

Claro.

¿El pasaje le limita bastante para hacer todo lo que quisiera hacer?

Sí. Yo quisiera hacer más cosas pero lo que se gana es muy justo. No alcanza para mucho.

Pero si usted ganara más ¿usted cree que podría hacer otras cosas que ahora se reprime de hacer?

Claro, podría incrementar en algunas necesidades.

¿Podría resolver algunas necesidades que ahora no puede?

Sí.

¿Normalmente cuando no tiene pasaje pero quiere hacer alguna cosa que es lo que hace?

Quedarme acá en casa.

¿Se queda en casa? ¿Renuncia aquello quiere hacer?

Claro.

¿No busca la forma de sacar el pasaje de un lado u otro para poder hacer aquello?

No, porque no hay otro lugar que buscar. Porque tampoco se puede ir a prestar. No, no.

Por ejemplo a usted le cuesta cincuenta céntimos hasta Wiese diario, ¿no?

Sí.

Se gasta cincuenta a la ida y cincuenta al regreso ¿no? Un sol diario. ¿En caso de necesidad iría caminando hasta Wiese?

Claro. En caso de necesidad. Si no hubiera otra solución iría caminando.

Por ejemplo, pregunto, no, a veces hay personas que en el caso de necesidad intentan, que se yo imaginase su hijo se pone mal usted no tiene para pasaje tiene que ir hasta el medico o una cosa de verdadera necesidad, o que un familiar se a puesto mal y tiene que ir a cuidarlo tiene que ver que se yo cualquier cosa de estas, alguna necesidad de verdad y no tiene para pasajes, por ejemplo hay personas que a veces me dicen, no pues yo, si es así que no tengo mas remedio que viajar, que desplazarme y no tengo plata de repente pues me monto al carro, y sin plata sin pasaje, y cuando me boten, me botan pues y cuando me han botado de ahí me monto en el carro que viene de tras y así voy haciendo tramitos.

No.

¿Nunca le ha pasado eso ni ha tenido que usar ninguna de estas estrategias?

No.

¿Y sabe de alguien que haya tenido que hacer esto?

No. Para pasaje siempre tiene que haber, siempre. De mi parte nunca me he descuidado tanto en esas cosas porque es esencial para uno.

¿Hasta ahora no se ha dado el caso? Por ejemplo en caso de emergencia.

No, no.

Y por ejemplo, ¿para ahorrarse un poco de pasaje no ha tomado taxi entre varios?

Sí claro. Hay veces. Si salimos toda la familia hay veces sale más económico tomar taxi. Yendo todos sale más económico tomar taxi que pagar pasaje. Y más rápido, claro.

Y, por ejemplo, a veces algunas personas cuentan que se quedan a dormir en el trabajo para ahorrarse el pasaje. Viven lejos y de repente gastan dos, tres, hasta cuatro soles diarios. Algunos me han contado que van el día lunes a trabajar, se quedan a dormir en el trabajo, y recién el sábado en la tarde se regresan a su casa.

Pero dependiendo porque a veces sale más caro. Allá tienes que gastar en comida. Entonces no es como en la casa que hay algo siquiera para comer. Si queda en el trabajo tiene que gastar en desayuno, almuerzo y cena y no, no conviene mayor parte.

Dígame ¿cuando usted toma cualquier decisión de la vida diaria siempre tiene presente la plata que necesita para el pasaje?

Claro. Es como un foquito que se prende constantemente y que va diciendo "el pasaje, el pasaje". Antes de tomar cualquier decisión de ir para acá para ir allá siempre tiene el pasaje en la cabeza.

Lo ultimo que le voy a preguntar es si ¿ha pensado alguna vez irse a vivir más cerca del trabajo para no gastar tanto en pasaje?

Ah claro, bueno, primeramente tendría que pensar en alquiler; alquiler de cuarto no pasa de ciento cincuenta. O sea, no hay menos de ciento cincuenta. Por lo menos doscientos está. Por lo que veo no, no me convendría.

¿En su caso no le saldría a cuenta?

Encima el trabajo no es estable, no es fijo. Es un trabajo con contratación mensual, no es trabajo permanente. Aunque siempre hay trabajo, sí.

¿Siempre tienen trabajo pero el contrato se termina?

Termina, y muchas cosas pasan también entonces, eso lo único que es dificultoso.

¿Cuanto tiempo lleva en este trabajo?

Tengo tres años.

¿Y en principio no hay previsiones de que termine?

El trabajo no termina. El trabajo esta permanente todos los días, todo el tiempo; pero el trabajador, como le digo, no está sujeto nada. Cualquier día lo pueden botar. No hay ninguna seguridad.

¿Cuando tomó el último trabajo antes de ingresar a la municipalidad de San Borja usted ya vivía aquí en Juan Pablo?

Tengo acá...20 años, 20 años.

¿Y en qué y donde trabajaba?

Uhhh... trabajo en varios lugares; en bastantes clases de trabajo también.

¿Y siempre ha ido a trabajar en transporte público?

Sí, siempre.

¿Y nunca ha tenido problemas para llegar al trabajo?

No siempre había como llegar. Aunque más antes aquí no llegaba carro y había que caminar hasta Wiese.

¿Y fuera donde fuera el trabajo siempre podía movilizarse con facilidad?

Si, si, claro.

Bueno, creo que tiene que hacer ¿no? Entonces le dejo. Muchas gracias de todas maneras.

ENTREVISTA IX

Nombre ficticio: Emilio

Grupo de análisis: Pobre, Varón, 46-60, Menor

Antes de empezar déjeme preguntarle su edad.

46. 46 años tengo.

Dígame, ¿cuáles son las razones por las que normalmente se desplaza?

Todo es trabajo. O sea lo desplazamiento mío diario es el trabajo. Me levanto a las siete o siete y media para irme a trabajar y a las ocho u ocho y media ya estoy saliendo. A veces me desplazo más temprano todavía. Seis y media de la mañana tengo que estar en la obra. O sea que tengo que tomar diariamente dos carros, un carro... A veces me voy de acá a Wiese y de Wiese tomo otro carro. Prácticamente dos carros diarios. O sea serían cincuenta... y un sol: un sol cincuenta diario. Y un sol cincuenta para venirme serían tres soles. A veces como me voy más lejos es un poquito más. Y también tengo que ver que si los trabajos que me salen si me compensan porque también por la distancia, por la plata, por todo. Si es favorable para mi agarro este trabajo y sino no. Porque para buscar personal, gente, a mi se me hace un poco difícil. Y a veces cuando no hay trabajo hay que desplazarse. Aquí en Lima es bien bravo hermano. Buscar trabajo y andar caminando por la calle buscando una obra de construcción. "Señora ¿quiere levantar su techo? O sea, un poco ofrecerse, ¿no? A veces te dicen "no, yo ya tengo mi albañil". Y uno tiene buscar otro lugar, andarse para otro sitio, otro sitio. Y la construcción es un poquito difícil. A veces se presenta otro trabajo. "Oye hermano, maneja mi carro esta semana porque estoy ocupado. Mi chofer...". "Ya pues hermano, no hay problema". Me da cuarenta soles diarios. Fuera de que me da mi comida y todo eso. Y bueno es pues yo me gasto 25 o 30 soles diarios en comida para mi casa. Con mi pasaje será pues como 30 soles diarios; y ya pues 10 soles me guardo. Mis hijitas gastan diario... Ahora van tres al colegio. Son algo de tres soles diarios de pasaje con ellos.

¿No van al colegio de acá?

No, acá cerquita no. Ellas toman carro. Como ellas empezaron allá la primaria ya están allá con su secundaria igual. Yo vivía antes en Chacarillas pues. En la casa de mis padres. De ahí me he venido para acá a vivir. Y ahora como está lejos tengo que desplazarlos a mis hijas todos los días pues. Y a veces para el colegio me piden. Total es un gasto enorme hermano.

¿Cuántos hijos tiene?

Yo tengo siete hijas mujeres.

¿Todas mujeres?

Sí pues, todas mujeres. Y ahora también está mi nieta, la hija de mi hija mayor que ha tenido que viajar a la selva. Yo antes vivía en la selva. Tengo mi casa allí. Pero ya la construcción bajó mucho allá. El ejército correteó a los narcotraficantes que son los que nos daban trabajo. Y después entró Sendero y la cosa se puso terrible. El ejército te detenía por las puras. Por las

puras pasabas una noche en el calabozo. Así que yo le dije a mi esposa: "Vamos para Lima a la casa de mis padres". Y para acá nos vinimos. Y al toque empecé a trabajar. Mis amigos me dieron un carro para manejar. Un combi. Estuve como un mes trabajando ahí. Y ya con esto mandé a mi familia traerlo para acá. Pero la vida ha sido difícil, difícil. Y cuando no se tiene que comer es peor. Y yo no he querido que mis hijas trabajen. Recién la mayor ha empezado a trabajar esta semana. Diecinueve años tiene. Siquiera ahora que me ayude en algo. Y las demás están que estudian. Así es la cosa. Y lo que es para transporte yo siempre procuro tener para mis pasajes. Y si no tengo les pido a mis padres y cuando ya tengo ahí les devuelvo.

¿Cuanto tiempo lleva acá?

Ya tenemos ocho años acá, nueve años. Y recién tenemos esto que usted ve. Poco a poco hemos ido levantando; a ratitos.

¿Y normalmente cuando sale de Juan Pablo a qué partes de Lima va?

La Plaza Unión, voy hacia Pueblo Libre, a diferentes sitios.

¿Conoce bastante Lima?

Conozco casi toda Lima. Me he paseado toda Lima. Cuando trabajo en la construcción de tal sitio me llaman y allí voy. A ver si me interesa. Y eso me requiere mi pasaje porque yo no sé si me va a salir la obra o no me va a salir el trabajo. Ahora un amigo me dijo para trabajar en Las Malvinas vendiendo y eso. Y unos cuantos días voy, cuando no tengo trabajo en la construcción. Hay veces se gana 25 o 30 y ya pues. Otro día no voy... a veces se gana 40 o 50 soles.

¿Por qué aquí en Juan Pablo no hay negocio? ¿Siempre tiene que salir fuera?

Acá en Juan Pablo no hay hermano. Por acá cuando buscas para trabajar la gente araña. No tienen plata y no pagan nada. A parte que la mayoría no tienen para construir. Para trabajar hay que salir de acá.

[...].

¿Y usted que trabaja tanto y por distintas partes de Lima, se moviliza siempre en carro, en transporte público?

Como le digo yo trabajo donde haya. Un día en el Cercado, otro en Villa el Salvador, otro en Ventanilla. Depende de donde haya obra. Y todo es carro, transporte público. Los combis... A todas partes voy en carro. Uno puede caminar por Juan Pablo pero si sale de acá tiene que tomar transporte. Pero a veces lo que tiene también el transporte, hermano, es malo para muchas personas porque uno toma un combi, se va apretado y el carro es bajito, y lo rellenan. Y encima ahora quieren aumentar el pasaje. Si quieren aumentar que vayan cómodos los pasajeros, todos bien sentados, no como ganado que es como va ahora. Y eso es lo que tiene que ver la policía de tránsito, pues. Un micro que ven demasiado repleto... un accidente... ¿qué es lo que pasa? Yo hace muchos años que viajo y varias veces se han chocado los carros. Y lleno. Pueden matar a cualquier persona. En el transporte eso es el gran error que hay. Que los micreros, los dueños del carro, siempre quieren ahorrar algo más. También porque la necesidad los obliga. Es una pena. Pero el transporte debería ser lo mejor que debería haber acá. Por ejemplo acá, con los Picapiedras, es angosto y la gente va apiñada. Mejor sería que pusieran un combi hasta el Diez en lugar de los Picapiedras.

Pero los Picapiedras tienen la ventaja que pasan muy seguiditos y si fuera combi esto no sería así.

Está bien, sí. Pero si hubiera una combi... A ellos no se le quita que ellos puedan trabajar. Pero si nosotros le decimos a los directivos de los Picapiedras que vamos a poner un carro... se revelan. Ellos son dueños pues de esa ruta.

Usted que viaja a todas partes, ¿siempre puede llegar en transporte público ahí donde va?

Se demora pues.

Se demora pero llega.

Llega. Llego pero por ejemplo para llegar a Monterrico tengo que tomar tres carros. De acá tengo que irme con los Picapiedras hasta Wiese y de Wiese tomar un carro que me lleve hasta Monterrico. Y de ahí para entrar a Monterrico tengo que tomar otro carro. Son tres carros. Uno, dos, tres carros. Y tres carros para venir. Y ahora irse de acá para allá y el carro se demora. Se va parando. Tienes que salir a las seis de la mañana de acá. Seis... y a veces uno viene cansado pues. Y uno viene cansado a las siete y acá llega a las ocho de la noche. Ocho, nueve. Un día... en la casa no conoces ni a la familia. Las chicas te ven "hola papá; chau buenas noches". Ni buenos días porque por lo que me levanto temprano. Y el transporte no... No es como si hubiera transporte más rápido. No hay pues.

O sea que a parte de la incomodidad un gran inconveniente sería el tiempo que se demora.

El tiempo que se demora para llegar.

Y que hay que tomar varios carros para llegar a destino.

Son dos tres carros para llegar a un sitio hermano.

Pero en cambio siempre hay carro para llegar ahí donde uno vaya.

Siempre hay. O sea, por ejemplo en mi caso, si yo tengo que ir a Pueblo Libre o acá a San Luis, tomo acá, de acá bajo a Wiese y de Wiese hay carros que te llevan a San Luis, por el mercado de fruta. Ya digo "ese carro voy a tomar, son dos caros, ya conozco". Si me quiero ir a Monterrico de acá me voy hasta el Puente Nuevo; del Puente Nuevo tomo estas combis que pasan y hasta Monterrico. Para Chorrillos también igualito: también de acá tomo, voy a Wiese, me voy al Diez y de allí hay carros. En Lima si acaso es conocer que carro te lleva más rápido y cuesta menos pero de llegar llegan a todas partes. Se trata de tomar los carros que van de frente porque algunos te dan vuelta por todo Lima para llegar.

O sea, conociendo no hay problema para llegar a cualquier lugar.

Conociendo no hay problema.

¿Y a todas se encuentra carro para ir allí donde tenga que ir?

Ah, sí. Si se encuentra carro. Para mi destino donde voy siempre se encuentra carro. Sea para el hospital, para donde sea.

¿A cualquier hora? ¿Incluso en la madrugada?

Bueno, por suerte yo no he tenido que viajar de madrugada porque yo no soy de salir.

Pero de repente por alguna emergencia...

Sí, pero para emergencia tomamos taxi. Siempre hay un guardado.

¿Pero acá hay taxis a las tres de la madrugada?

No, acá no. Acá lo que hay son los Picapiedras que pasan toda la noche. Claro que no tan seguidito como en el día pero también pasan.

¿Entonces sí hay Picapiedras en la noche?

Sí hay Picapiedras en la noche. Demora pues diez minutos, veinte, media hora a lo más. Pero baja y te lleva a Wiese. Y en Wiese si hay taxi. Combis pasan también.

¿Y usted cree que el transporte le ayuda para hacer sus actividades diarias? Especialmente para trabajar.

El transporte es una gran necesidad. El transporte es una necesidad. Sea como sea... Y si sube el pasaje y no suben los sueldos el hombre tiene que desplazarse de todas maneras. Por ejemplo si subieran el pasaje ¿la gente qué haría? Tirar de los recursos que tiene. Por ejemplo si mis hijas comen dos panes tendré que decirles que coman pan y medio. O un pan. Pero uno tiene que desplazarse hermano.

¿Es tanta la necesidad de desplazarse...?

De desplazarse. Porque sino uno no trae nada a la casa.

¿Y es capaz hasta de sacrificar la comida para desplazarse?

Hasta la comida. Porque uno tiene que salir para trabajar. Para buscar qué trabajar. Por ejemplo yo si no me muevo de acá de mi casa nos morimos. Tomo un carro, ha subido un sol veinte, pues ya, que se va a hacer. Hay que pagar pues. Pero la necesidad es tanto que si no hubiera carro ¿qué sería de nosotros? Solo para ir a comprar... Mi esposa va al Diez pues. Compra para dos tres días, para la semana. Lo que tienen estos Picapiedras es que traes una bolsota grande o dos tres bolsas y te cobran tus cincuenta nada más, no te cobran por lo que te traes. Es una ventaja por ese lado los Picapiedras.

¿Y por qué van al Diez a comprar habiendo cualquier cantidad de tiendas aquí?

Ah sí, por acá hay tiendas pero ¿qué es lo que tiene el Diez? En el Diez se encuentran más barato las cosas. Encuentras la papa más barata; el camote... O sea los tubérculos más baratos. Por ejemplo si uno acá paga un sol a cincuenta setenta está en el Diez. Y eso cuando uno compra varios kilos... Es más económico.

¿Incluso compensa pagar el pasaje hasta allá?

Sí compensa. Un sol se gasta de ir y venir pero se ahorra, se ahorra más. Porque acá en las tiendas son demasiado caros las cosas. La tiendas, los quiosquitos. Los mercados también. O sea que si uno saca su cuenta... con lo que va a comprar ahorra diez soles y son nueve soles los que se ganan descontando el pasaje. Por el gasto que vas a hacer para tres cuatro días, te ahorras diez quince soles. Estos soles vienen bien para comprarse algo más en la casa que buena falta hace.

Como usted dice la necesidad obliga a desplazarse. Para comprar, para trabajar, para buscar trabajo...

El transporte es... como decirle... es como una bendición de Dios. La imaginación del hombre de cómo poder transportarse ha sido algo maravilloso y cubre nuestras necesidades. Es una necesidad enorme. Yo creo que si no hubiera transporte... desplazarse así caminando sería horrible. Todo el mundo tiene la necesidad de transportarse. Para lo que sea. Aunque tu tengas una tiendita en tu casa pero tienes que salir a comprar lo que vas a vender en la tienda. Para el colegio... Para todo tienes que desplazarte. El transporte es necesario pues. Y acá en este pueblo de Juan Pablo tenemos la suerte que tenemos una pista que es cerca y que la pista está más o menos. Que de acá podemos llegar a Wiese y de Wiese es rápido.

Porque una vez en Wiese...

De allí hay caros para todos sitios: el Callao, Lima, para Chorrillos, para todos lados. Para San Isidro, para todos lados. Si no que si quieres más rápido hay que buscar que carro tomar.

¿Y cuando va a tomar un carro qué es lo que mira más: que sea cómodo, que sea seguro, que sea rápido o que sea barato nomás?

No, cuando uno se va en plan de trabajar uno va con la ropa sucia pues, va a trabajar. Uno busca la rapidez y lo económico.

Y entre estos dos, la rapidez y lo económico, ¿cual escoge?

La rapidez.

Si tiene plata prefiere la rapidez. ¿Y si no tiene?

¿Porque vas a pagar menos si así te ahorras tiempo? El tiempo es necesario. Por un poco de tiempo puedes perder un trabajo, puedes perder un negocio, puedes perder la oportunidad de llegar a tiempo a cualquier reunión o algo. La necesidad es la rapidez y que el carro sea seguro. Porque si vas a encontrar un carro que cobre veinte treinta centavos más y que va más rápido, más cómodo, te vas pues. Pero si vas a pagar cincuenta centavos menos y te vas a demorar el doble ¿para qué? Es la rapidez y es que el carro sea cómodo y que sea seguro. Puede subir pero uno también se las ingenia para trabajar. Si sube el pasaje yo creo que tengo que ingeniármelas. Si ahora trabajo hasta las ocho tendré que trabajar hasta las nueve. De todas maneras tengo que trabajar, tengo que cubrir este pasaje, cubrir esta necesidad.

¿Y alguna vez, para ahorrarse el pasaje, se ha quedado a dormir en el trabajo?

He pasado por esto hace años ya. Ahora poco no. Ahora no. Cuando era más muchacho. Me quedaba para ahorrar pasaje pero sobretodo para cuidar mis herramientas.

Entonces no era tanto por el pasaje como para cuidar sus pertenencias.

Claro. Más por cuidar. Porque de todas maneras tengo que venir. En mi casa todo son mujeres y yo tengo que llegar como sea. Si tuviera mi hijo varón pues no importa, me quedo en la obra pues, para ahorrarme el pasaje o para ahorrarme el tiempo de viaje pues. Muchas personas hacen esto. Yo tengo obreros que se quedan en la obra trabajando dos tres días o más porque estaban lejos de su casa y para ahorrar en tiempo y en pasaje. [...].

Usted me decía que hay carro para ir a todos lados y a todas horas. También quería preguntarle: ¿Cuándo va a tomar el carro tiene que esperarse mucho rato hasta que pasa?

No, es cuestión de... El carro pasa cada diez minutos, seis minutos. Eso es lo que calculo yo. Por ejemplo cuando el carro va lleno y yo quiero ir sentado digo "ya, me espero cinco minutos y voy sentado". Porque sino uno va doblado y ya llega cansado al trabajo. Y a veces uno quiere echar una pestañadita y si va parado no puede. Cuando la necesidad es urgente ya uno va con lo que sea pero como pasan seguidito yo prefiero esperar que pase uno vacío.

¿Pero los Picapiedras pasan más seguido?

No, los Picapiedras cada cinco minutos, cuatro minutos pasan. Pasa uno, pasa otro.

Pero yo he visto que pasan más seguiditos todavía.

Bueno, yo, claro, porque los tomo temprano en la mañana. Pero más tarde pasan más juntitos. A veces en un minuto pasan dos o tres incluso. Varias veces pasan dos tres seguiditos. ¿No ves que hay dos líneas de los Picapiedras? Y a parte los piratas. Y en esa competencia a veces se

cruzan tres cuatro. Y la otra compañía manda otros dos tres para compensar. Es una gran cosa que tengan competencia. Si no hubiera competencia harían lo que quieren.

Usted me decía que normalmente tiene plata para pasaje, que se las ingenia como sea para sacar para su pasaje. Pero hay otras personas que por lo que sea no tienen esta facilidad y muchas veces no tienen pasaje. ¿Sabe que estrategias usan estas personas?

No, por ejemplo yo tengo mi hermana que si pasa necesidad. Mi hermana es pobre pues, es pobre. Su esposo trabaja cargando ladrillos, tirando camiones de ladrillos. Pero a veces hay y a veces no hay pues. Y a veces mi hermana también me pide: "hermano, para mi pasaje préstame pues". Y nunca me devuelve. ¿Y qué le voy a decir a mi hermana? ¿Qué cosa voy a hacer yo? Hay gente aquí en Juan Pablo que sí son bien humildes. Que a veces se les ve y... que sí necesitan. No sé como podría decirte hermano. El transporte es una gran necesidad pero hay muchas personas que no pueden, que no tienen la posibilidad de desplazarse. De alguna forma el transporte que hay facilita el poder trabajar pero para el que no tiene plata ¿de qué le sirve? O sea, sí hay buen transporte pero hay gente que ni siquiera puede tomar el carro porque no hay como pagar el pasaje. Es una pena. Porque necesidad tienen, pero no tienen como.

¿Y sabe usted como resuelven sus necesidades de desplazamiento más prioritarias estas personas? ¿Cómo hacen para llegar a donde van si no tienen plata y no tienen a quien pedírsela?

Caminan pues. Yo veo varias personas que diariamente caminan toda la San Martín para llegar a Wiese y de allí ya toman carro. O a veces en el mismo carro uno ve. Personas que suben y que al rato, cuando pasa el cobrador, no tienen pasaje y los botan. A veces mujeres que casi le suplican al cobrador que les jale, que no tienen plata pero tienen su familiar enfermo y tienen que ir a visitarlo. Varias cosas veo. También algunos que suben como ambulantes a vender algún producto o a hablar y uno ya ve que no son propiamente ambulantes porque hablan y hablan como queriendo pasar el tiempo. Al ambulante de verdad se le conoce porque en seguida que termina un carro se baja para poder subir a otro y así. El que se demora mucho es porque quiere que le jalen. Una vez un cobrador se peleó feo con un señor que estaba habla que te habla y cuando el cobrador le dijo que ya él no quería bajarse. Al final le confesó que había subido porque tenía su esposa ingresada en el hospital y no tenía plata para el pasaje. Igual lo botó el cobrador. Una vez también me pasó a mí. Yo venía del trabajo y pasé por la casa de mi mamá. Allí me cambié de ropa y sin darme cuenta se me quedó la billetera con toda mi plata. Pero recién cuando pasó el cobrador me di cuenta. Y estaba a mitad de camino y no podía regresar. Pero tampoco me podía quedar botado ahí. Y ya estaban cobrando. "¿Y ahora que hago?". "Pasaje" me dijo el cobrador. "Oye, ¿Cuál pasaje? Yo ya te he pagado" le dije. "¿Dos veces me vas a cobrar?". "Que no, no me has pagado". "¿Pero que tienes? Ya te pagué. Pasa nomás. Todos los días que te pago; ya me conoces y ahora me vas a...". Y pasó. Como la 45 es grande. Ese es el ingenio de la persona. En situaciones de apuro uno se las ingenia. En el momento. Porque yo creo que si uno lo piensa no la hace.

Y en su caso fue una cosa excepcional digamos. Pero hay gente que diariamente se encuentra así.

Ah sí. Pero a veces cuando uno viaja diario escucha también. "Oye hermano, no tengo pues". O a veces le dan setenta. Cobran un sol pero le dan setenta centavos. "Por favor pues hermano, no tengo pues". Y el cobrador lo quiere botar y la gente de le dice pues: "Oye ¿qué pasa? ¿Cómo lo vas a botar?". "No, que el pasaje está un sol". "Ya pues hermano pero no

tengo pues". "Ya bájate pues". "No hermano ¿cómo me voy a bajar?". Y a veces la gente del carro le da diez céntimos diez céntimos hasta completar el sol. Y a veces los botan también. Es por la misma necesidad, pues. Claro que algunos lo hacen por conchudez pero mayoría lo hacen por necesidad. A diario encuentras eso. Diario vas a ver que estás sentado en un carro o en un micro y eso pasa. Diario es. Y muchas veces los botan pues. Ya habrá avanzado una o dos cuadras y de ahí toma otro carro. Igual sin plata. Porque tiene que llegar a su destino pues. Y esto es por la necesidad, no por conchudez. Porque tienen la necesidad de llegar a destino y no tienen plata pues. Y ahora con este gobierno peor pues. Porque todo está subiendo. En poco tiempo el arroz se ha duplicado. Y el azúcar también. Y aunque el pasaje casi no suba ya no te alcanza la plata pues. Porque los sueldos también se han mantenido, no han subido. Y la plata ya no alcanza para pasaje. [...].

Dígame una cosa: ¿qué hace los días domingo?

Si no hay trabajo muchos días me quedo aquí en la casa para construir, para ir levantando nuestra casita. Ahora donde estamos es la casa de mi hija. Como ahora ella no está nos hemos mudado todos acá y de mientras vamos levantando nuestra casa. Estos muros que ve los he levantado yo. Los días domingo me quedo acá y un día chanco la piedra, otro día pongo los fierros, otro día levanto una columna, otro día otra. Y así de a poquito vamos levantando nuestra casita.

Ya pues. Esto fue todo. Muchas gracias por haberme atendido. Fue un gusto conocerlo.

ENTREVISTA X

Nombre Postizo: Ruperto

Grupo de Análisis: Muy pobre, Varón, >60, Mayor

Antes que nada ¿qué edad tiene?

Sesenta y un años.

¿Y vive solo o con otras personas?

No, yo vivo con mi señora y mi hija.

Entonces la primera pregunta sería ¿Por que motivo se desplaza usted?, ¿Qué cosas hace?, ¿Cómo es un día normal?

Para ir al Callao a trabajar. Voy al Callao diario a trabajar y en el Callao me busco la vida en lo que sea para traer un pan a la casa. Ese es el motivo.

O sea ¿no tiene un trabajo fijo allá?

No, trabajo fijo no hay pa nadies, pa nadies. En la actualidad estamos pasando por una época bien mala donde nadies tiene trabajo fijo ni nadies tiene trabajo seguro.

¿Pero entonces va cada día al Callao sin saberse si aquel día trabajará?

Sí, sí.

¿Y se ofrece...?

En lo que sea. Sí, en lo que sea. La cosa es ganar un real para poder traer a la casa. Así estamos hoy en día.

¿Y siempre se va al Callao? ¿Nunca se va a otros lugares?

No, porque el Callao es un sitio donde viene gente de todas partes y hay bastante gente que se puede decir de puerto. En cambio la gente de acá de Juan Pablo... Juan Pablo es grande, yo puedo poner acá un taller para reparar bicicletas, pero por no ser como ellos, del ambiente de ellos, no te dan trabajo, te marginan, así es. Entonces por eso es que tengo que ir al Callao. Como es puerto no falta en que ganarse la vida en algo. Pero a veces hay y a veces no hay. Ese es el motivo.

¿Y usted se ofrece a empresas, a talleres, usted mismo hace...?

Sí, sí, yo... bueno... acá el mecánico que no tiene taller no es nada. Entonces trabajo por lo que sea; y a uno le pagan lo que sea. Como se puede decir, si un trabajo vale treinta te pagan diez soles. Y tienes que recibirlo porque hay otro que lo hace por menos.

¿Y como va hasta el Callao?

Bueno, me voy en carro, un carro que me lleva al Callao. De acá al Callao demora dos horas.

¿Dos horas?

Sí, con el ómnibus que sale de acá.

¿Con la 45?

Sí. Con la 45 demora dos horas para llegar al Callao. Y a partir de las seis de la tarde pues no demora dos sino tres.

¿Para regresar?

Sí, porque ellos paran buscando gente para llenar su carro.

¿Y usted hace eso cada día? Tempranito en la mañana toma su ómnibus...

Y ya no llego hasta la noche acá.

¿Y aprovecha para hacer alguna cosa en el trayecto hacia allá o en el regreso o se va y se regresa de frente?

Mmm...

¿Qué sé yo? comprar alguna cosa, visitar a alguien...

No, de frente es de acá. Por ejemplo, de acá tomo mi carro y no me bajo hasta llegar al Callao. En el Callao ya busco los talleres ¿Quién faltó?, ¿quien no faltó?, ¿si hay algún cachuelo?, ¿no hay cachuelo? Así estamos. Y en el regreso igualito: tomo el carro en el Callao y de frente para la casa.

¿Y en general usted en que medio de transporte se desplaza?

Carro, siempre es carro. Lo único que me desplazo es de casa al trabajo y del trabajo a la casa. Y siempre es en carro. Raro es que tome otro medio.

¿Y para usted el transporte es un problema, es una ventaja...? El que haya transporte, digamos.

Bueno, acá en Juan Pablo sí hay transporte.

¿Si hay?

Sí. Como dicen, uno, no sea como sea hay un carro que me lleva al Callao. Una sola línea.

¿Una sola línea?

Sí, ¿para qué? no me quejo del transporte. Sea malo sea bueno hay que sentarse; hay que llegar allá.

¿Digamos que sí cubre sus necesidades diarias de ir al Callao, por ejemplo?

Sí.

¿Sí la cubre?

Sí, sí.

¿Y tiene alguna cosa que sea negativa?

¿Sobre el transporte?

Sí, el transporte.

No, porque... Es un ahorro que por un sol nos lleven de acá hasta el Callao. Lo que sí yo quisiera llegar, por ejemplo, en una hora. Pero para eso tendría que tomar tres carros. Y tres carros son como algo de tres soles. Que tres en la mañana y tres en la tarde serían seis. Entonces sería demasiado gasto.

Entonces para ahorrarse plata, digamos, ...

Un solo carro.

Un solo carro, que tarda más pero usted ya lo asume.

Sí, sí.

¿Y aprovecha el viaje para hacer alguna otra cosa o...?

No, no, de frente para allá. De frente al destino que es el Callao.

Pero en el carro, digamos. ¿Que se yo? si usted fuera maestro, por decir, prepararía su clase de repente en el carro.

No, no se puede. Porque le voy a decir... Yo hago de todo: soy mecánico de lavadoras, mecánico de cocina, de frigider. Pero en la actualidad la situación está mala. Si usted es dueño, trabaja con su hijo y su señora; no recibe gente de la calle. Y si usted, por ejemplo, le faltan los hijos, llama un mecánico profesional y le paga sus diez soles diarios, sus ocho soles diarios paga, lo más poquito que puede. Así estamos viviendo ahora en la actualidad.

¿Y trabajo aquí en Juan Pablo no hay?

No, no hay.

¿A la fuerza usted tiene que salir fuera de Juan Pablo?

Sí, tengo que salir de acá. Sino uno... ¿como se puede decir? Si yo quizás fuera de la sierra sí me dan trabajo. Ellos son así. Lo marginan a uno y entonces tengo que salir pa otro sitio porque acá no hay nada. Ese es el motivo del que yo viajo al Callao.

Entonces, digamos, ¿para usted la movilidad... es importante?

Es bien necesaria.

¿Es una necesidad...?

Sí, sí.

¿...Vital, digamos?

Vital, de verdad que sí.

¿Sin transporte usted...?

No, no llegaría nunca a pie. Me voy ahora y llego mañana. Para el que tiene su trabajo en el Callao o en otra parte es terrible. Porque lo que se gana, tampoco da para pagar dos soles diarios de pasaje.

Claro.

Bueno, tenemos que vivir pues de alguna manera. Porque sino estamos mal.

Sí, sí.

Ese es la forma en el que vivimos acá ¿no?

¿Y usted, a parte del Callao, conoce más o menos Lima?

Sí.

Lima-Callao me refiero, toda la ciudad.

Sí, sí me conozco todo, todo me conozco. Bueno, si se trata de hacer algún trabajito, aunque sea lejos, yo voy porque ahí están los reales como se puede decir.

¿Usted va ahí donde esta la plata, digamos?

Donde están los centavitos.

¿Entonces sí debe conocer bastante?

Sí, conozco bastante.

Y dígame ¿siempre que a querido ir a algún lado ha podido ir en transporte público?

Sí, sí, no hay problema. Transporte público siempre hay para llegar.

¿Para todas partes?

A todo sitio, para todo.

¿Para Puente Piedra?

Pa todo lao.

¿Para Villa el Salvador?

Sí, a todo lao. Pa todo lao hay.

¿Para todo lado hay?

Pa todo lao hay. Carro no faltan. Al contrario, ahora hay más carros que gente. Como se pelean por llevar pasajeros. Hasta machucan a la gente.

Es bravo.

La situación está fuerte.

¿Y ha habido alguna vez, aunque sea solo una, que haya querido ir a algún lado y no haya encontrado carro para llegar?

Si no he podido ir no es por falta de carro, es por falta de plata.

Más tarde le voy a preguntar sobre esto, que es bien importante.

Sí, sí, porque hay veces ¿como le voy a decir? ¿no? En la actualidad... antes un sol no valía nada, lo regalaban. Ahora no, un sol tiene mucho valor. Acá en el Perú mucho valor tiene un sol; que si usted no tiene un sol pa pasaje ya no llega a ningún sitio.

Ya...

¿Te das cuenta? Ese es el problema de ya como estamos viviendo.

Y regresando al tema, usted me dice que, según su experiencia, los carros llegan a todas partes.

Sí, sí.

¿Y a todas horas también?

Sí, a todas horas. Ahora se amanecen. Antes hasta las doce, una, nomás había carros. En el Callao siempre hay movimiento. Ahora no se amanecen trabajando.

¿Sea donde sea que quiera ir uno?

Donde quiera.

¿A todas horas se encuentra carro?

Sí, sí hay movilidad a todas horas.

¿De repente en la noche es mas difícil que en el día?

No, todo igual que en el día; igual que en el día encuentras carro. Antes no. Antes a las doce de la noche ya no había carro. Tenía que agarrar carrera. Ahora no. Por ahí esas combis se amanecen trabajando.

¿Y eso en cualquier parte de Lima?

En cualquier parte de Lima; Lima y Callao.

¿Lima y Callao?

Sí.

Y otra cosa también bien importante del transporte: ¿los carros se demoran mucho en pasar? ¿Tiene que esperar mucho rato en el paradero hasta que pase un carro?

No, no se demora; no se demora.

¿Como cuanto tiempo más o menos?

Los carros salen cada diez minutos, cada diez minutos. Cada diez minutos salen carros. Y hay bastantes carros.

¿Máximo lo que tiene que esperar usted son diez minutos para que pase el carro?

Sí, nada más. Carro hay bastante de acá.

¿Y eso igual aquí en Juan Pablo que en el resto de Lima?

En todas partes en la actualidad. En Lima y Callao es así, carros hay bastantes. Bastantes carros hay. Pa toda hora y pa todas partes.

¿Y en todo momento?

En todo momento.

¿Y en su caso particular, por ejemplo, si bajara la cantidad de servicio de transporte público en que le perjudicaría?

Bueno, por ejemplo, si quitaran la 45 perjudicaría a toda aquella persona de que tiene solo un sol para viajar. No podría viajar a ningún sitio; tendría que quedarse y ya no trabajar. ¿Como se podría? Habría que juntar como sea los dos soles pa llegar allá. Y no se puede. La situación está bien difícil como para juntar dos soles diarios. Y otros dos de regreso. No se puede. La 45 me favorecen mil cosas porque llego al Callao por un sol. No importa que demore pero llego con un sol. Y si desaparece tendría que tomar dos carros para poder llegar allá. Aunque sea con dos soles tres soles pero llegar allá como de lugar. Pero bien difícil estaría. De repente no podría ir todos los días.

Sí, sí ¿Por qué si no es con la 45 como mínimo tiene que tomar dos carros para llegar al Callao?

Sí, dos carros.

¿Dos carros contando un carro de acá hasta Wiese?

Sí, uno de acá hasta Wiese y otro de Wiese para Lima y Callao.

¿Para Callao, ya de Wiese, si hay cualquier cantidad de carros?

Sí, sí.

¿Para todo lado hay desde Wiese, no?

Pa todo lao. Pero como le digo todo es dinero.

Claro.

Todo es dinero porque pa donde quiera viajar ya no es cincuenta, ahora es un sol. Así estamos ahora.

¿Y ahora más desde que ha subido el petróleo, no?

Uy, ahora la gente ya... Los carros ya no cobran un sol, cobran un sol veinte. Y de donde sea hay que pagarle porque es necesario ir al Callao.

Claro.

Sí.

Justamente a esto quería llegar: el papel juega la plata en los desplazamientos. Porque ¿usted me está diciendo que transporte sí hay? ¿Eso no hay problema?

Sí, hasta por gusto.

¿El problema está en pagar el pasaje?

Sí, sí, sí.

Entonces ¿en qué medida la plata es un limitante a sus necesidades de movilidad? De repente usted quisiera movilizarse más para ir a un sitio para ofrecerse, para lo que sea y la plata no le deja.

No se puede.

¿No se puede?

No se puede. Si por ejemplo yo... un cliente me dice "quiero que me pintes mi frigider y lo repares". "Ya" le digo, "la reparación cuesta 150 y la pintada vale 100 soles". Entonces el cliente me dice "acá le voy a dejar a cuenta 50 soles". De que me dejó 50 soles no alcanza pa nada, pa nada. Entonces él me reclama trabajo, que le entregue.

El cliente le da y usted no tiene ni para los materiales.

Después pasa quince días y "toma, acá te dejo 20 soles más". Cuando menos lo pienso ya me canceló. ¿Con qué compro los materiales? Así está la gente ahora, Y no uno, el que menos así estamos ahora viviendo pues. Y le voy a decir de que no hay ninguna manera que como resolver esos problemas de los pasajes. Y ahora más que han subido las cosas. Y de repente más sube a sol cincuenta, llega a sol cincuenta. Y la gente al no tener... A mi me conviene que la gente tenga plata pa poder mandar hacer su trabajo. Porque es una cadena. Si usted gana buena plata entonces me va a decir "arrégleme esto, repáreme lo otro". Pero si no hay plata...

Y aparte no solo que le den trabajo sino para que le paguen lo que se merece.

Claro, lo que se merece. Porque ahora lo que vale 50 hay que cobrar 30 porque hay otro atrás de usted que cobra 20.

O lo tomas o lo dejas.

Sí, así tal como le dicen. Por ejemplo, ponen un letrero "Se necesita un ayudante con experiencia". Mire que dice un ayudante con experiencia. Entonces, aunque yo sea un maestro, voy a decirle que soy ayudante por ganarme aunque sea algo. "Señor ¿sabe que? yo quiero trabajar". "Ya. ¿Tu eres ayudante con experiencia?". "Sí maestro". "Ya, vas a ganar ocho soles diario". El sueldo será de 13 o 14 pero pagan 8. "Pues quiero que agarres y te repares esto". "Yo soy ayudante, no soy técnico". "Con experiencia estoy diciendo". "Mejor porque no pones "Necesito un maestro oficial"". Todo hacen pa no pagar nada. Así estamos ahora. Bravo es cuando uno sale a la calle y dice "voy a ver si hay". Y si no hay, si un día no ganas ¿cómo haces con los pasajes? Tiene que recurrir uno a su hermano, a su primo, o alguien pa que te preste un sol. Un sol.

¿Un sol para poder regresar a la casa?

Sí, sino no llegas.

¿Y le ha pasado alguna vez que haya tenido que quedarse a dormir allá porque no tenía para el pasaje de vuelta?

Un montón de veces. Pero no me conviene quedarme a dormir.

¿No?

No, no puedo hacer esto. Primeramente porque tengo hogar. Ya me ha sucedido varias veces y no me he quedado no porque no tenga a quien recurrir, acá yo tengo bastantes amigos, pero a los amigos no se les puede pedir cada rato. De emergencia una sola vez y al día siguiente si tienes "toma tu sol y ya no te debo nada". Pero uno no puede ir a tocar la puerta siempre.

Pero no tanto a pedir plata sino pedir que le dejen dormir aquella noche.

No, no se puede. No se puede porque pedir un sol es menos que quedarse a dormir ¿no le parece? Es menos fastidioso, es menos fastidioso. Si te quedas a dormir te van a invitar a comer; y de repente a desayunar. Entonces es más gasto para ellos. Prefiero pedir un sol y devolverlos al toque, cuando pueda. Además algunos seguro que piensan "para mí mejor toma un sol y ya anda vete que si te vas a quedar en mi casa de repente me sales robando". Por eso yo no quiero quedarme a dormir. Prefiero que me presten un sol y ya se los devuelvo.

Sí, sí claro.

Ellos no saben, uno no sabe a quien mete a su casa. Así es como está la cosa ahora.

La gente ya no confía en nadie.

No justifica lo que se agarre ¿no? sino que no se puede meter a la casa a cualquiera. Pero le voy a decir que eso pasa en todas partes, todos los días pasa. Yo a veces cuando estoy trabajando tengo mis herramientas. No hay pa pasaje, vendo un alicate a un sol y ya tengo mi pasaje. No se puede vender más porque un alicate vale tres soles creo.

¿Y después al día siguiente tiene que reponer?

Claro, comprar otro alicate.

¿Le sale el triple?

Sí. Por eso le digo así tiene que ser. La cosa es llegar a casa ese día.

Sí, sí. Y por decir, más o menos, ¿cuanta plata se gastan ustedes al día entre todos? Al día, a la semana, al mes.

¿En pasaje?

Sí, sí, en pasaje.

En pasaje son dos soles diario, uno de ida y uno de venida.

¿Usted, su esposa y su hija?

No, mi hija estudia acá y mi señora trabaja acá en la casa.

Afortunadamente.

Afortunadamente.

Y dígame: ¿qué parte de lo que ingresa al mes se va en pasajes? Por decir, un 10 por ciento, 20 por ciento. Más o menos.

Bueno, hay semanas... Nosotros tenemos, aunque no lo crea, un gasto bien poco acá para la comida: 8 soles diarios. También porque lo que es la comida, buena parte, la sacamos del comedor popular. De ahí le aumentamos un poquito nosotros y ya tenemos. Y yo no como en el trabajo, solo como al llegar a la casa. Por ahí también nos ahorramos algo en comida.

¿Pero debe comer en la calle?

No, en la calle no se puede comer por menos de tres soles. De repente dos soles cincuenta pero es casi como no comer. Sopa que es pura agua. Solamente el día que yo me gano

mis buenos centavitos ese día comemos bien, nos engrémos. Cuando más antes, antiguamente, antes que este gobierno, yo ganaba bien y comía bien, y agarraba mis tres carros para llegar en un hora. Ahora no se puede. Lo único que tienes que hacer es aguantar. La voluntad de los que nos gobiernan. Así estamos ahora; ya no hay como. Antes podíamos decir: "aquí hay 20 soles; nos gastamos 10 y guardamos 10". Ahora ya no. Ahora decimos "acá hay 8 soles; nos gastamos los 8 y faltan dos más".

Eso es lo que le iba a decir: ¿faltaría más para gastar?

Si ha subido el kerosene. Kerosene nomás está costando como 10 soles el galón. Y un galón son dos días. El gas sale más barato que el kerosene. Pero si se acaba el gas usted no tiene 35 soles para comprar un balón. En cambio puede comprar 2 soles de kerosene. ¿Como te puedo decir? No hay un global de gasto en transporte. Dependerá cada semana, cada mes. Gasto en transporte es casi siempre igual pero a veces se gana bien poquitito y a veces se gana más.

Ya, ya. En todo caso lo que se esta gastando en pasaje usted es una cantidad importante de sus ingresos.

Sí, a nosotros son 2 soles. Sería a la semana 14 soles.

¿Catorce soles?

Catorce soles. Al mes es unos centavitos. ¿Pero que se puede hacer? No hay nada.

¿Y todavía usted tiene la suerte, porque casi hay que decirlo así, que con un sol puede ir hasta el Callao, a su trabajo?

Sí, sí.

Creo que esta de mas preguntarle pero cuando usted va a tomar el carro que es lo que mira más: que sea cómodo, que sea seguro, que sea rápido o que sea barato?

Ya. Mire, acá de estos carros de la 45 habrán por lo menos unos 40 carros. De los 40 carros habrá unos cinco cómodos nada más. El resto pintadito por afuera nomás pero los asientos son de palo. ¿No sé si te habrás subido a la 45?

Sí, sí, varias veces.

Ya. Imagínese pues dos horas. Uno llego como si lo hubieran apaleado.

Ya llega cansado al trabajo.

¿Cansado? A veces usted no hace nada en el día y llega cansado a su casa. Me dicen: "¿estás cansado?". "Claro, estoy cansado". Si el carro está que te mueve y te mueve. Además para peor los carros son de muelles. Todavía si fueran amortiguadores sería otra cosa ¿no?

¿Más suavcito?

Sí pues. Parece mentira lo que te puede llegar a maltratar el cuerpo un carro de estos. Y cada día. Y todavía porque hay otros que todavía rechinan: "tactacataca". El carro viejo te malogra el cuerpo y encima el cobrador está que silba como si fuera tren. ¿No sé si lo ha gozado usted?

Sí, sí.

Pasu machu. "Callao, Callao", se mandan unos silbidos que parecen tren.

Además ni siquiera le dejan dormir.

No ¿que va a dormir? No se puede, no se puede. Así, aunque sea carro viejo no importa pero ver que la cobradora sea mujer. Esa no grita, no hace nada. Ni silba, nada. Ese es lo único. Lo que vas a buscar de un carro es que te cobre lo mínimo. No te interesa como sea.

Lo que vas a buscar es ahorrarte un real. Aunque sea con asiento de madera te vas. Yo para ir al Callao podría tomar dos carros y llegar en una hora. Incluso podría tomar tres y llegar en menos de una hora. Pero no lo hago por la plata pues, no se puede.

¿Entonces no mira tanto la comodidad, la rapidez, como la economía?

Claro, a las finales lo que manda es la economía, la plata. Le voy a decir una cosa: si a mi me cobrarían 50 centavos pa ir parado hasta el Callao, pagaría los 50 centavos.

¿Usted tomaría ese carro?

Sí

¿Si fueran 2 horas de ida igual y tres horas de vuelta?

Sí, sí, sí. Por ahorrar cincuenta centavos tomaría este carro.

Entonces realmente lo que manda es la plata.

Lo que manda es eso pues, la plata.

¿Y alguna vez le ha ocurrido que quisiera hacer alguna cosa por necesidad, ir a trabajar, visitar a la familia o alguna urgencia que haya habido, y no tuviera para el pasaje?

Sí, un montón de veces. Un montón de veces he querido visitar a mi hermana pero solamente en pensar en los pasajes, que son dos de ida y dos de regreso, son cuatro, no voy. No voy por lo que son cuatro soles. Y cuatro soles hacen falta en la casa. Primero es la casa, es comer.

¿Y deja de visitar a su hermana?

Sí, a mi hermana y a otros familiares.

¿Deja de visitar a sus familiares por no tener plata?

Por no tener para el pasaje.

¿Y usted ha perdido oportunidades de trabajo por no tener plata para llegar hasta allá donde le piden?

Sí, sí.

¿Sí le ha ocurrido?

Sí, sí. Varias veces me han dicho "ven a tal sitio que tengo tal cosa para reparar". Y aquel día no he tenido plata para ir. Y cuando voy al día siguiente o después de unos días ya lo hicieron, ya lo ha mandado a reparar por otro.

¿Y esto le ha ocurrido varias veces?

Sí, varias veces.

¿Entonces realmente pierde posibilidades de trabajo por no tener para pasaje?

Pierdo posibilidades por no tener y esa es la vida que estamos viviendo.

Bueno, ¿me decía que también que la falta de plata para pasaje le impide visitar a familiares, amigos...?

Mire, antes, por ejemplo, decía "voy a ver a mi hermana". Entonces le iba llevando algo. Ahora dices "voy a ver a mi hermana". Pero como no tienes que llevar "mejor no voy".

¿Mejor no va?

¿No le parece?

Sí, sí.

Porque quitarle un plato de comida de lo que ellos no tienen... Ese es el motivo también. Todo ha cambiado rotundamente. Claro, si yo tuviera, claro. Si voy a visitar a mi casa, a mi hermana, voy con mi señora, me voy con mi hija, voy llevando una bolsa, cualquier cosita pa que podamos...

Claro, pero...

No se puede.

No se puede.

No se puede.

¿Entonces deja de visitarlos?

Sí, dejamos de visitar. Con decirle que yo antes no trabajaba los domingos; ahora trabajo los domingos. Me voy de acá siete de la mañana y llego acá a las nueve de la noche.

¿Igualito domingo trabaja?

Lo que sea: fiesta, 28 de Julio... Así sea Navidad. Lo que sea.

Con tal de traer un sol a la casa.

Sí. En el callao también la gente para Pascuas no trabajaba; Año Nuevo no trabajaba. Ahora no, trabajan todos los días. Todo el mundo trabajo todo el día y todo el mundo trabaja todos los días. Así estamos ahora.

¿Y en que le perjudica esto? El hecho de que no pueda ir a todos los trabajos que le salen, que no pueda ir a visitar a su familia, que no pueda salir a pasear con su esposa y su hija...

¿Como puedo decir? ¿Como explicarle? Mire, si la clientela no tiene dinero no puedo trabajar. Y a veces salgo a trabajar en lo que no es mi oficio, pero lo hago. Porque es necesario. Y a veces la gente trabajo que vale 20 te paga 5 soles. Y hay que hacerlo porque 5 soles ahorita son 5 soles. No es como antes: "No, está loco ¿Cómo me va a pagar cinco soles? Esto cuesta 15". No, todo ha cambiado. Cinco soles son cinco soles. La gente también piensa igualito: "no le pago ahora porque si le pago hoy mañana no voy a tener para cocinar". Así estamos las cosas ahora.

Ya, ya.

O sea, que se puede decir que andamos mal en todo sentidos. Y si estamos vivos es porque Dios lo quiere. Cuántas veces he querido cambiar o arreglar las calaminas. Cuando llueve acá en los cerros acá en la casa llueve como si fuera ducha. Por todas partes cae agua. ¿Tú sabes como pasa el agua por acá? Cuando llueve acá, oiga, tenemos que tapar todo con plástico porque se nos mete el agua y todo empapadito nos deja. Acá llueve bien fuerte. Y todavía para nosotros es como una bendición de que tengamos las calaminas. Otros ni siquiera esto tienen. Pero igual como están quebradas igual entra el agua. Como en cuatro oportunidades he tenido los realitos pa echarle una capita de cemento encima. Y esos centavitos... no faltó que no hemos ganado esta semana... "vamos a agarrar para comer" y ya se fue.

¿Se fue la plata?

Ni para un kilo de cemento. Varias oportunidades habíamos juntado. "Ya tengo ya pa cinco sacos de cemento y pa la arena fina". Nos ganó. Hoy día no ganamos, mañana tampoco... "Ya, agarra de ahí". Y cuando vas a ver plata ya no hay.

Y dígame ¿en estos casos que tiene una necesidad de desplazarse sea por trabajo, por visitar a familiares... y no tiene plata qué hace?

Si es para trabajo me presto como sea.

¿Pero usted me decía antes que a veces le dicen para reparar alguna cosa en otro lugar fuera del Callao y no puede ir?

Claro, si sale un trabajo lejos que se necesita pasaje y no tengo pues lo pierdo.

¿Pero de repente era un trabajo que podía ganar veinte o treinta soles?

Sí pues, pero si no tengo pasaje para llegar lo pierdo.

¿Pierde el trabajo?

Sí.

¿No va?

Vas mañana si tienes. De repente no lo han hecho y tienes suerte de agarrarlo. Si ya lo hicieron ya no tienes trabajo. Eso así estamos ahora.

Pero, por ejemplo, algunas personas me comentan que en caso de necesidad extrema, digamos, buscan la forma de cómo pagar menos. De repente no tienen un sol pero tienen cincuenta céntimos, y suben al carro, y cuando pasa el cobrador le dicen...

Te botan; sí te botan.

Pero ellos me dicen, algunas personas que e conversado, por necesidad, no por malicia, de que si tengo 70 o 50 o lo que sea subo al carro y le digo y le explico al cobrador que esto, que no tengo plata. "Muchas veces al final me botan" me dicen "pero siquiera e recorrido un trocito". Si tengo suerte que el cobrador no pasa casi veinte cuadras mas allá, veinte cuadras que ya e viajado. Me subo al otro carro y con lo mismo". Y así, de a poquitos, llega hasta donde quiere ir. Y de ahí hace el trabajo y cobra y se viene más tranquilito. ¿Usted no? O algunos que dicen que van con sus caramelitos como quien va a vender pero en realidad no venden, en realidad lo que hacen es viajar.

Mire, es que... lo que pasa de que a veces... El pasaje ha subido un sol veinte. Algunos pasajeros piden un sol. "No, sol veinte". Casualmente ayer tomé mi carro y le dije así, le di un sol. "No" me dijo "un sol veinte". Le digo: "pero si todavía no ha salido la resolución de que vale un sol veinte. Este papel que has pegado no vale nada" le digo "porque usted lo ha puesto, usted lo ha mandado a imprimir, pero la resolución de la subida del pasaje todavía no está, no está dicho". "No, si no tiene sol veinte se baja". Y tuve que bajarme. Y yo tenía pa darle los veinte centavos más pero le dije: "no, trae mi sol". Ya me había recorrido como más de cien cuadras. Entonces el próximo carro que paró ya me subí; le di el sol y contento me recibió. Porque son conscientes de que el pasaje todavía no ha subido. Pero imagínese de si yo a ese fulano en lugar de darle sol veinte le doy setenta. Me mete una patada y me bota a la calle. Sí, me mete la patada y me bota a la calle. Así son.

Pero también yo me pregunto ¿que pasaría si realmente cobraran un sol veinte? Mañana, mañana lunes, que todo el mundo va a trabajar a las 6 de la mañana ¿si cobraran un sol veinte cuanta gente llegaría a destino?

Muy poca.

Muy poca.

Es que le voy a decir de que nosotros debemos ser unidos, que si es un sol no pagar más de un sol. Y sinó bajarnos y tomar otro. Pero acá la gente le dicen "un sol cincuenta" y la gente, de donde sea, sea de su comida, saca. Y eso ha acostumbrado mal. Por ese motivo que uno solo no puede luchar. Si ya está pagando, si está pagando dicen, "ya pues cóbrate los veinte centavos más". Si al primero que pide sol veinte se pone bravo, hay una revolución en el carro y nomás un sol se paga. No hay todavía una resolución que va a costar un sol veinte. Sino que estos son abusivos.

Sí, sí.

Y como le digo ¿no? son tan...malos que creen que el carro es de ellos. Mañana lo ven a usted en la calle botado... "ahora sube que te voy a cobrar un sol cincuenta". Mire, ya hace unos meses me accidenté. Yo estaba pintando una casa y este bendito señor "agárrame la escalera bien" le digo. No sé, estaría leyendo el periódico porque, yo no me di cuenta, y resbala la escalera y me caigo con todo. Me fracturó. Me salió mi tobillo de mi pie a un costado. Uy, terrible. Así que me llevaron al... a un sitio a donde yo paro. Llamaron al huesero y al toque lo pusieron en su sitio. "Qué alivio" le digo. Pero al día siguiente el pie amaneció así, hinchadazo. La pierna igualita. Hice radiografía y se había salido el talón también. Así que tenía que estar dos meses acá en la casa, en reposo, me dijo el huesero. Pero yo tenía que trabajar sino ¿qué cosa íbamos a comer? Entonces estuve como una semana en la casa y a la semana ya salí a trabajar de nuevo.

¿Igualito así se iba a trabajar?

Sí, dolía horrores pero igual tenía que salir. Si no apoyaba el pie dolía menos. Entonces me iba con mis muletas. Y al subir al carro tenía que subir con las rodillas. "¿Cómo subo al ómnibus?" le dije al huesero. "Mire, si este pie no puedes asentararlo con este solo no podrás. Entonces te arrodillas, te arrodillas así". Entonces con mis dos rodillas subía. Subía al carro como los perros. ¿Tú crees que el cobrador me decía "trae la mano"? Y hubo un día que pasó con este... Yo estoy subiendo pues y el chofer, un gordo muchachón, "ya pues, sube viejo de mierda". Así. Entonces yo le digo "seguro que tu papá es chiquillo o tu nunca vas a llegar a viejo". "No, que por aquí, que de repente, todo cochino, de repente la compañía me bota por demorarme tanto, me bota". Así me dijo. Delante de las señoras todavía. "Si te botan no importa" le digo. "Yo te doy trabajo" le digo. "Yo te doy trabajo allá en mi taller, que hay por gusto". Hasta que ya unas semanas más tarde me quité las muletas y andaba solo con una. Y después bastoncito. Ya tengo en la actualidad tres meses que me accidenté así que estoy en recuperación. Pero ya siquiera puedo caminar. Así que imagínese: nomás subir a los carros o que en mitad de camino se malogre el carro. El cojo baja otra vez y para subir otra...

¿Subir a otro carro?

Por eso le digo, carro de estos hay un montón, aunque son carros malogrados. Trabajan, bueno, para ganarse la vida, nada más. No debe ser así pero como dicen, a dios gracias, siquiera hay un carro que nos lleva. Ese es el motivo de los viajes que hacemos pa Callao ¿no? o pa cualquier sitio de acá pa buscarnos la vida como se dice.

¿Entonces, para su trabajo o para otras cosas que tenga que hacer, usted siempre tiene que tener presente el pasaje?

Mire, en el Callao, todo lo que pertenece al Callao, voy caminando. La Perla está unas... cincuenta cuadras. La Perla sí, cincuenta cuadras. La Punta cincuenta cuadras. Chucuito cincuenta cuadras. Todos los sitios están así. Cuando estoy con mis pies bien pues yo camino como mas rápido que una bicicleta. Entonces no gasto pasaje. Pero ahora como estoy con el pie así...

¿Lo hace muy seguido lo de caminar para ahorrarse el pasaje?

Claro, siempre que se puede. Ya me he acostumbrado a caminar así. Cada viaje es un ahorro de cincuenta centavos. Cincuenta centavos cobran los carros allá. Allá no es como acá. Cincuenta pa la Punta, cincuenta pa la Perla, cincuenta pa Bellavista. Pero ya cuando uno está así invalido... Ahora nomás puedo caminar unas seis cuadras o así. Siete cuadras.

Si son más ya tiene que...

Ya se tiene que tomar carro. Paga tu cincuenta y te llevan a tu esquina ¿no?

Sí, sí.

Así estamos ahora pues.

¿Entonces para tomar cualquier decisión que requiera un desplazamiento siempre tiene que estar pensando en el pasaje? Si tiene va y si no tiene no va.

Sí, sí. La base principal, primordial, de todo es el dinero. No puedo visitar a ningún familiar si es que no tienes un real en el bolsillo. Ese es el motivo. De repente tendría para el pasaje pero después no habría que comer en la noche.

¿Y eso le puede perjudicar en alguna forma?

Claro, porque a veces, por ejemplo, los hermanos, por decir, entre familia, entre amigos, si se frecuentan hay más confianza. Y si hay más confianza de repente es más fácil pedirle prestado un sol para el pasaje o que te dejen quedar a dormir. De repente si no hay esta relación de frecuentarse no es tan fácil pedirle un favor. Hay un prejuicio, digamos.

¿Entonces usted cree que la falta de plata para pasaje no solo le impide a veces hacer algunos trabajos sino que también le perjudica la relación con su familia?

Sí, sí. De repente como mi hermano más o menos tiene yo le podría pedir prestado o quizás él me apoyaría pero como hay poca relación porque casi no voy a visitarlo pues...

¿Se pierde la solidaridad familiar?

Así es.

Muy bien, pues muchas gracias. Gracias por haberme dedicado un rato de su precioso tiempo.

ENTREVISTA XI

Nombre ficticio: Marcos

Grupo de análisis: Pobre, Varón, 14-25, Mayor

En primer lugar, para empezar ¿cuántos años tienes?

Tengo 21 años.

¿Y vives aquí en Juan Pablo?

Sí, vivo en Juan Pablo digamos desde que Juan Pablo se inició. Desde muy pequeño. Habré venido acá a los dos años o así. Toda mi vida la he pasado acá en Juan Pablo.

¿Y con quien vives? ¿Con tus papás? ¿Tus hermanos?

Sí, vivo con mi papá, mi señora madrastra, o sea con su compromiso de mi papá, y con la familia así digamos casi cerca ¿no?: mi tía Julia vive en la espalda de la avenida, por ahí mi tío Gonzalo a la espalda, mi tía Silvia acá en Las Flores, fuera de Juan Pablo; ahí conviviendo de todas maneras.

¿Y en la casa misma?

No, no, no, cada uno en su casa.

Ya pero entonces ¿contigo en la casa quienes están?

Ah, ya. Mi papá, su señora y su hijito de la señora, un hermanastro digamos, por parte de la señora. De ahí de vez en cuando con mi abuela. Digamos la casa son dos lotes pero está casi unido. Mi abuelita y mi casa están casi juntos. Mi abuelita en mi casa es igualito como si fuera la misma familia; es la misma familia en sí solo que ahora estoy en mi casa porque mi abuelita esta de viaje. No está acá, entonces más paro con mi papá. Pero cuando mi abuelita está, ahí en ambos lados.

¿Pero a finales llega a ser la misma casa?

Sí pues, la misma casa.

¿O sea que viven juntos?

Claro, claro, la pared nomás divide la casa. Así es.

¿Es una división física pero no psicológica?

Psicológica no. Ahí al costadito está mi abuelita, está siempre.

¿Normalmente por qué motivos te desplazas?

Por lo que o sea: para ir a trabajar... A veces normalmente nos sale trabajos, a veces lejos; se puede decir en Santa Anita, pongamos hay veces en Ventanilla, Pro, o el Callao. Ahorita, por ejemplo, mi papá está por allá. Pero normalmente es micro ¿no? Pero de de acá, de Juan Pablo, hay una empresa que va hasta el Callao, pero el cual se demora como 2 horas y media a 3 horas de viaje. Es una ruta larga pues. A veces nosotros..., por ver la economía uno se iría con esa empresa, pero hay veces tomando el tiempo de... digamos de distancia, "pucha, voy a tener que madrugar, levantarme a las cuatro de la mañana para estar

llegando allá a las seis o seis y media, hay veces a las siete". Aunque nosotros normalmente ya no vemos la economía sino que vemos el tiempo. Por eso decidimos tomar los colectivos que nos dejen en San Martín, de ahí tomamos otro micro que nos lleve hasta Tacna, de ahí nos bajamos en Uruguay y de ahí tomamos unas combis que nos lleven hasta el Callao, la Perla o toda esa rama. Entonces esa es la única forma de llegar más rápido al centro de trabajo. Yendo con estos carros es un tour que nos hacen, es un tour; nos lleva por no sé donde y nos deja allá pero demora.

Para un día hacer un tour está bien pero cada día...

Para un día de tour... si te vas de paseo está bacán un tour pero si te vas a trabajar ah no, no pues, no te conviene hacer un tour pues llegas cansado.

¿Y de regreso otra vez?

Y de regreso es la misma rutina, de regreso también igual. Prefieres llegar rápido a tu casa que estar sentado dos horas. Prefieres hacer el mismo trasbordo que has hecho de ida, igualito nomás. O hay veces tomas esos colectivos que son autos; ya te cobran más también pero te traen más rápido, más directo, pues el otro carro se va por Tacna, por Colmena, llega por el Puente del Ejército y de vuelta dobla y en cambio los otros no pues, entran por acá, por toda la Evitamiento y sales de frente por acá por la Wisse; pista grande. Hay veces también se ve el tiempo de llegada. Estar en un carro sentado una hora o dos horas cansa. O ir parado también cansa. Vas a trabajar y no vas a llegar cansado. Sales del trabajo cansado y si te vas a seguir parado también llegas cansado. Para evitar eso uno tiene que seguir la ruta más corta, lo más rápido. Claro que la economía ya no cuenta. Lo que te vas a gastar un sol veinte, digamos, que es directo, de ida, te vas a gastar como tres soles. Hay como dos soles ochenta de diferencia. Hay que ver que se puede hacer con eso también.

¿De que trabajas?

Albañil pues, construcción.

¿Empresa familiar?

No, somos independientes. Yo trabajo con mi papá; o cuando hay cachuelo para mí solo también. Depende de lo que salga; a veces salen obras grandes como puede salir cosas pequeñas. Esa es la rutina de la vida.

¿Y cuando vas a trabajar, al Callao, a Santa Anita... aprovechas para hacer otras cosas en el camino?

No, no, no; normalmente de lunes a sábado es directamente al trabajo. No hay, digamos, otras cosas. Nada, directo al trabajo. Ir y venir del trabajo nada más. Como se dice de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. Esa es la única rutina. Claro, cada vez que cambias de obra hay que cambiar la ruta. Pero de ahí otra vez de la casa para el trabajo y del trabajo para la casa. Otra vez la rutina. Tomas desayuno en la casa, te vas a trabajar, tienes que llegar a comer a la casa... Y a veces como que también hay que respetar la hora de llegada y todo eso. No por ser joven uno mismo no se puede desmandar ni hacer lo que quiere. Ya todos están comiendo no vas llegar tarde a comer. Y como normalmente salgo con mi papá igual los dos llegamos.

¿Y no sales a veces a visitar a algún amigo?

Claro, visito a los amigos, amistades; hay veces la familia misma. Como le digo mi tía vive abajo en Las Flores; entonces uno va a ver como está. Si necesita alguna cosa le ayudo: comprar, acompañarla al médico... A veces hasta la ayudo en la casa. La pobre ya está viejecita y entre todos la tratamos de ayudar. También ella cuando nosotros éramos chicos

se encargaba de nosotros para que mi mamá pudiera salir a trabajar. Así entre todos nos ayudamos sino no se puede salir adelante

Me imagino que tú veras que en Lima hay un montón de problemas.

Pues sí.

Según tu parecer ¿el transporte es uno de ellos? ¿O tú no crees que el transporte sea un problema?

El transporte es como un problema y como una salida. A veces mucho carro es problema como poco carro es problema. Cuando hay mucho carro, ¡pucha!, que se hace un tráfico horrible, no se puede ni avanzar. Y cuando hay poco carro ya digamos los cobradores ya abusan también, ya empiezan a cobrarte más. Como ya no hay competencia entonces ahí... Como dicen tiene sus ventajas y desventajas. En una parte es bueno que haya bastante carro y en otra parte no porque a veces el tráfico te genera contratiempos, ya no te permite llegar rápido a tu centro de trabajo, demoras más. Pero cuando no hay mucho carro, sí pues, es una cosa rápido, pero también te cobran más y no es justo pues. Pero como dije es problema y no es problema a la vez, porque a las finales queda en lo mismo y es necesario. Y como es necesario que haya bastante carro, es necesario que no haya mucho carro. Como dice no encuentra una solución para esto.

¿Y para ti el del transporte es uno de los principales problemas que tiene Lima o los hay mucho más graves?

Para mí sí, la verdad que sí.

Pero, por ejemplo, algunas personas me comentan que les preocupan sobretudo la delincuencia, el mal gobierno...

Sí, pero digamos, en este caso, eso de la delincuencia depende mucho de las bases. Por ejemplo, al menos mi familia, a mi cuando era chiquillo... no voy a decir que no agarraba pues agarraba de la tienda de mi tía uno o dos caramelos; y me corregían eso. Eso depende de la casa; si en tu casa te corrigen, te enseñan a no hacer eso...

Claro, sí, pero me refería no tanto a que uno sea delincuente si no a los que hay por la calle.

Por eso es que, como dice, ¿no?, toda esta gente es delincuente porque sus padres no los han ¿como se dice? adiestrado, corregido, debidamente. Por ejemplo acá en Juan Pablo se ve tantos jóvenes que hasta la noche, chibolos, mocosos nomás, están en la calle cuando deberían estar en su casa. Bueno, eso también viene de los padres ¿no? Tú le das una hora de salida y esa hora deben respetarla; de tal hora a tal hora. Pero ellos salen, andan nomás, hacen sus fechorías y no los conocen, nadie sabe nada. Y a veces acá también ¿como se dice? no se puede decir quien es o quien no es porque te marcan y te agraden después. Es un gran problema. Sin embargo con el gobierno ha cambiado muchas cosas. Hay gente que le mete al gobierno la culpa de todo. También pues, no se pasen. Sí es verdad que ahorita el gobierno no está como debe ser pero ha cambiado bastante. Además antes todavía era menos. Pero ahora todo está cambiando. A veces más que todo la delincuencia está aumentando más por cuanto muchas promesas de trabajo pero trabajo no hay. Y en sí también trabajo hay solo que hay que ir a buscarlo pues el trabajo no va a venir a tu casa a tocarte la puerta "¿vamos a trabajar?" sino que tienes que buscar. Francamente depende de uno mismo ¿no? Hay unos que le gusta lo fácil nomás y se van a la delincuencia. Y así no debería de ser ¿no? Sin embargo mi familia en esa parte me ha tenido así: "si quieres esto, trabaja; si quieres el otro, trabaja". Cuando trabajas y pides nadie te va a negar. Siempre es bueno como dice pedir también.

Y otra cosa ¿haces lo mismo todos los días?

¿De trabajar?

Sí de trabajo. ¿Tienes una rutina diaria o varia según el día?

○ sea, digamos, a veces nos sale tres trabajos; digamos uno a acá en Juan Pablo, otro en Santa Anita y otro en el Callao. Si por a o b mi papá no tiene tiempo para ir a acá a Santa Anita yo tengo que estar ahí. Entonces yo ya no iría al Callao sino me voy a Santa Anita. Y si por a o b él está en Santa Anita yo tendría que ir al Callao y acá en Juan Pablo ya se deja a una persona de confianza que uno ya sabe como es su trabajo. Pero a veces el sitio es lejos y yo o mi papá tenemos que estar. Esa es así la rutina de siempre. Siempre a veces mi papá está en un sitio, yo en otro sitio... ○ a veces hemos estado los dos en el mismo sitio.

¿Y van a muchos sitios en un día?

No, no. Normalmente en un solo sitio. Porque estar movilizándose ya se gasta más. Entonces ir acá, de vuelta acá y de acá pasa acá, ya pues, pérdida de tiempo. Más lo que pierdes tiempo andando que trabajando. Entonces evito todo eso; uno en un sitio y el otro en otro sitio.

Y, por ejemplo, un día de estos que vas al Callao ¿a que hora te levantes por la mañana?

Bueno, normalmente para ir al Callao tengo que levantarme a las cinco y media seis de la mañana, estar desayunando a más tardar seis y diez y ese rato tengo que irme ya. Salgo a la avenida, tomo estos colectivos Plcapiedras que me dejan en San Martín y en San Martín tomo unas combis custer que van a Tacna-Wilson. Entonces me voy con esos hasta Tacna y bajo en la Uruguay. De ahí tengo que caminar una cuadra así nomás y de ahí ya todos son combis chicas que te llevan directo a La Perla, Callao... donde estamos trabajando. Entonces esa es la rutina: salir a eso de las... a más tardar uno tiene que estar de pie a las seis de la mañana, desayunar rápido y salir a trabajar para llegar a las siete y media u ocho al trabajo. Bueno, si por lo que sea cojo la 45b, como me va a tomar más tiempo tendría que levantarme más temprano.

Eso te iba a preguntar ¿a qué hora sales de aquí?

A las seis y media a más tardar debo de estar en el carro, digamos.

¿Y a qué hora esta llegando al trabajo?

Siete y media, ocho. Casi una hora. Una hora y tantos se hace; depende del tráfico que haya pues. Y más vale a veces ir temprano porque ya un poquito tarde ya se hace un tráfico... Ya es más tráfico. Te hace llegar más tarde al trabajo.

¿Entonces tomas tres carros?

Tres carros; tres de ida y tres de vuelta. Son seis carros. Y ahora que el pasaje ha subido, pucha, que sale más caro ya. Setenta de acá hasta allá, de ahí todavía sol veinte, de ahí otro sol veinte, que se hace pues...

¿Ya todos están cobrando sol veinte?

Ya en todos, todos los micros ya sol veinte. Y las combis te están cobrando sol cincuenta. ¿Ves? Ahora ya empieza a gastarse más ya.

Sí porque los Picapiedras han pasado de cincuenta a setenta ¿no?

Sí pues, son 20 céntimos más. En los micros también igual, todo ha subido 20 céntimos, dependiendo del tamaño del vehículo. También si son combis chicas te cobran sol cincuenta ya. Como más chicas y llevan menos pasajero te cobran más pues. A veces un micro te puede llevar por un sol, "bueno vamos"; pero eso es cuestión de hablar, porque hay veces que la gente se sube y después hace problema ¿no? Si yo trabajara en eso

también diría “hable o pida por favor”; entonces uno lo hace. Si usted va a subir y prepotentemente “no yo siempre he pagado”... “Siempre has pagado, muy bien, ¿pero ahora también el combustible como está?”. Entonces ellos trabajan porque necesitan, no van a trabajar porque no necesitan. Si sube el combustible tiene que subir también los pasajes ¿no? ¿Porque sino de donde sale para ellos? Más pagan combustible, más combustible, combustible, a las finales para ellos no va a haber. Entonces de alguna u otra manera tiene que... Como sea, igualito de alguna u otra manera el pasaje tenía que subir. Así que el gobierno dijo que el pasaje iba a bajar y está subiendo, está subiendo. Ellos porque andan en su vehículo. Ellos no, ellos no les cuesta el combustible, no les cuesta, ya no les cuesta nada. Ellos llegan a un grifo, tanquean y se van tranquilos. En cambio los que trabajan en transporte público no pues, ellos tienen que de su bolsillo comprar combustible. Los que trabajan en transporte público son los que sienten. El Estado no siente. Ellos llegan... el congresista llega a un grifo, tanquea, presenta su tarjeta y chau, nada más, ni gracias.

Este... ¿y con esta situación no te convendría comprarte una motocicleta?

Pucha, una motocicleta. Lo que ocurre es que motocicletas están muy caras, ni que sea usada. Acá en Juan Pablo no hay. Alguna se ve pero quizás son de forasteros que vienen acá a visitar o algo. A parte manejar motocicleta en Lima es suicidio. La gente no respeta. Choferes de autos y carros te botan de la pista. A parte las propias pistas son puro bache. Hueco acá, hueco allá. No, muy peligroso. A parte que también te roban. Carro es más difícil pero moto roban fácil.

Dime ¿esto es de lunes a sábado, no?

Sí, de lunes a sábado.

¿Y el domingo que es lo que haces?

Domingo es, digamos, así familiar. O con los amigos o en la casa descansando porque el lunes también hay que ir a trabajar. Y si te vas a ir a jugar o algo así después el día lunes estás un poco cansado. Aunque normalmente pues yo, digamos, los domingos, los días de descanso, es para estar con los amigos, jugar, irnos a jugar pelota o salir un rato a pasear por ahí, a andar. Y dentro de Juan Pablo, ni siquiera fuera de Juan Pablo, porque salir de Juan Pablo ya cuesta, ya cuesta.

Esto te iba a preguntar ¿pasas el domingo en Juan Pablo? ¿No sales afuera?

Sí, dentro de Juan Pablo, dentro de Juan Pablo. No, no se sale.

¿Y no vas a visitar a algún amigo?

Nada, ya no pues. Salir ya te da pereza también. Y con lo que cuesta el pasaje ya no ya. No, “pucha”, dices, “está lejos”. Y ya te quedas con los amigos a jugar pelota o conversando ahí entre nosotros. Normalmente así lo común ¿no? lo que uno hace, ya se ha vuelto rutina ya. Domingos, digamos, uno se levanta ocho u ocho y media. Se levanta, desayuna, sale de la casa, se va con los amigos, está conversando, “¿vamos a jugar pelota?” “ya vamos pues” ¿que vas hacer? “Vamos a jugar pelota”. Estamos ahí, terminamos de jugar pelota, estamos un rato conversando, tomamos una gaseosa, vamos a la casa, nos tomamos un bañazo y a descansar. Ya en la tarde es para estar en la casa pues, porque el lunes otra vez hay ir a trabajar. La rutina de siempre.

Dime una cosa, ¿de las actividades que haces normalmente cuáles puedes hacer en Juan Pablo y cuales no? ¿Cuáles de ellas puedes hacer sin necesidad de salir de Juan Pablo?

Sí pues, es que los amigos están acá. En cambio si los amigos estuvieran fuera de Juan Pablo ahí sí que hubiera que ir fuera de Juan Pablo. Pero como los amigos están acá

dentro de Juan Pablo me salgo a divertir, a recrear, dentro mismo de Juan Pablo. Porque en sí, pues, fuera de Juan Pablo no hay amigos; todos los amigos están aquí.

¿Y por cuestiones de trabajo?

Sí, ahí sí salgo donde sea.

¿Para trabajo sí tienes que salir? ¿No podrías trabajar aquí en Juan Pablo? ¿Podrías vivir del trabajo que hay aquí?

No, normalmente no, porque la competencia en un solo sitio es bastante. Al menos acá en Juan Pablo hay bastantes albañiles. Si nos sale trabajo fuera de Juan Pablo tenemos que ir fuera de Juan Pablo. Y si el trabajo está en Juan Pablo pues en Juan Pablo también se tiene que estar. Donde haya trabajo ahí hay que ir.

¿Y de tus actividades cuantas puedes hacer sin gastar pasaje y cuales ya tienes que tomar carro?

Bueno, digamos, cuando es para trabajar dentro de Juan Pablo no tengo que tomar carro; camino nomás. Y afuera de Juan Pablo sí. Digamos, pasando Santa Rosa, más para abajo, de acá para abajo ya tengo que tomar carro. Desde mi casa hasta abajo ya está lejitos. Ya recién hay que usar los medios de transporte. Después hay que caminar nomás, hacer un poco de ejercicio. Como caminar es saludable ¿no dicen?

¿Se puede decir que la movilidad y el transporte para ti es una necesidad?

Claro, lógicamente.

Sin transporte, sin movilidad...

Sin transporte, no pues.

¿Sin transporte tu actividad normal no la podrías hacer?

No pues, se me haría más largo. Si hubiese una sola empresa que vaya a ese lugar y no hubiera tantas empresas... No que uno sale a una avenida grande y puedes encontrar varias, no. ¿Que tal si hay de acá hasta allá hubiera un solo carro? Ya pues, pucha, hacer esa rutina. Mejor me prefiero quedar en el trabajo que estoy trabajando. Digamos, me arrinconó por ahí y allí estoy de lunes hasta sábado y después domingo recién me vendría acá a trabajar. Porque estar yendo y viniendo tres horas en un carro la verdad que no, es cansado. Mas llego a dormir cansado, me levanto temprano... ya uno más se va maltratando; y va a haber un día que ya no voy a trabajar ya de cansado.

Y dime una cosa ¿cuando tienes que salir fuera por trabajo o por cualquier otra cosa siempre puedes resolver digamos el desplazamiento en transporte público?

Claro, sí. Digamos que yo tengo que irme a Santa Anita o a Puente Nuevo, de acá también hay una línea que va a Puente Nuevo que es la 17. Claro que esta demora ¿no? Y si yo, digamos, quiero llegar mas rápido, me embarco en San Martín y me voy a la Wiese. De ahí hay combis. Digamos, es cuestión de ver, calcular tu tiempo. Si tu saliste tarde tienes que buscar la vía mas rápida, en cambio si te sobra la hora puedes ir con este que demora un poco mas y llegas tranquilamente. Como dije es cuestión de ver y calcular el tiempo que uno pueda hacer.

¿Pero siempre que has querido ir a algún lado no has tenido ningún problema?

No, no, no.

¿Siempre has encontrado carro?

Sí, siempre hay carro.

¿Siempre llegan carros hasta el lugar donde quieres ir?

Bueno sí, sí, hasta ahorita no tengo ese problema. Tengo varios años trabajando y hasta ahora siempre he podido llegar a los trabajos en transporte público.

¿Nunca te has encontrado que hayas tenido que ir a un lugar para un trabajo y que el carro no llegue hasta allá?

No, no, no, siempre hay un medio, siempre.

¿Incluso a lugares lejos como Ventanilla o así?

Como le digo Ventanilla también de acá hasta San Martín, de San Martín tomas carro hasta Dos de Mayo y de ahí siempre hay carros para Ventanilla. Y también hay colectivos. Y una empresa, Sol y Mar creo que se llama, que va hasta Ventanilla. Con esos carros nomás uno se va. Y cuando es para Pro igualito. Me voy de acá hasta San Martín, de ahí a Acho, bajo abajo y hay carros para Pro. Combis hay bastantes, bastantes. Para Pro, San Diego, hay varios. Entonces siempre hay un medio que te hace llegar de todas maneras.

¿Dirías que en Lima más o menos se puede llegar a todas partes en transporte público?

Si, en Lima si se puede llegar a todas partes en transporte público. Fuera de Lima si ya tienes que es un solo carro. Quieras o no quieras tienes que ir sentado una o dos horas, hasta que llegues a tu destino.

¿Pero en Lima-Callao, digamos?

En Lima-Callao puedes llegar a todas partes. Ya fuera ya es viaje, ya a eso le llaman viaje.

¿Y normalmente a que hora sueles tomar el transporte?

En las mañanas, como le digo. Pues si el trabajo es acá en Santa Anita salgo a las siete y media. Santa Anita está un poco cerca. Salgo a las siete y media y a las ocho y media o ocho y diez, ocho y veinte ya estoy en Santa Anita. De acá a Santa Anita me hago cuarenta minutos casi calculado. Cuarenta o cincuenta minutos. Entonces siete y media que salga, ocho y diez, ocho y veinte estoy llegando tranquilamente conforme como le digo. Cuanto más distancia es más temprano uno tiene que salir.

¿Y por ejemplo cuando vas a Ventanilla?

A Ventanilla, como le digo, a las seis hay que salir de aquí. Para ir hasta allá demora. Por ejemplo para ir a Ventanilla las combis tienen que llenarse todavía para salir y hasta que se llena demora pues. Por eso uno tiene que irse más temprano: seis o seis y diez. A esas horas uno tiene que estar movilizándose. Así es.

¿Y a que hora te regresas a la casa?

De regreso... En mi trabajo no tenemos una hora exacta, exacta de salir. A veces salimos a las seis o seis y media o a las siete, siete y diez, siete y veinte. Exacto, exacto, no hay un día que, digamos, una semana que hayamos salido a tal hora exactamente siempre. Normalmente de seis a siete; a esas horas estamos saliendo. Como ahora en verano el día dura un poco más, a las 6 y media todavía esta claro, no oscurece mucho, entonces uno sigue trabajando. Te das cuenta la hora... Cerca de las siete recién te estás yendo a lavar y sales de trabajar. Pero son cosas más fuertes para hacer o ya se puede hacer al día siguiente. "Ya pues. Hasta acá nomás. Vámonos". Y entonces nos vamos. Como te digo, cuando uno trabaja independientemente uno no tiene horario de salida ni, digamos, de entrada. Pero en cambio cuando trabajas en compañía sí sé, por intermedio de un amigo que ha trabajado en eso, dice que tiene su horario de entrada y su horario de salida; y si se pasaba de ese horario de salida hacen sobretiempos ya. Ya eso es, como dicen en compañía, ya todo es pagado. Si te pasaste de una hora, dos horas, igual es sobretiempos y te pagan. Pero en cambio nuestro trabajo no, independiente no. Si empiezas a hacer un

piso tienes que terminarlo. Así sea diez o once de la noche tienes que terminarlo pues. Y ahí no te van a pagar sobretiempo. Es tu día nomás, nada más.

¿Y a estas horas que dices que tomas el carro siempre encuentras carro? ¿O los carros todavía no pasan cuando te vas en la mañana o ya no pasan cuando te regresas en la tarde?

Sí, para regresar, digamos, siempre hay carro. O si a veces no viene hay otros que hacen esto que le llaman vuelta chica. Te llevan hasta cierto punto y de ahí se regresan; o sea, ya no llegan a completar su ruta. Entonces para eso también hay que preguntar. Se le pregunta "¿vas a hasta tal sitio?". Digamos, yo vengo de Pro y tengo que llegar hasta Acho. "¿Vas hasta Acho?". "No, voy hasta tal sitio nomás". No me acuerdo los nombres pero te dicen "hasta tal sitio nomás". Entonces esperas otro, esperas otro, y algunos que sí vienen. Y si en caso ya no hay, ya pues, caballero, tienes que tomar ese carro hasta donde haya ruta y vuelta completarlo con otro carro. Por ejemplo, a veces yo me voy hasta Manchay y digamos para ir hay veces que me tengo que tomar dos o tres carros nomás: de acá hasta San Martín y de San Martín, de la Wiese hay un solo carro que va hasta allá. Se hace una hora y cuarenta creo. Entonces uno le pregunta "¿vas a Manchay?". "No, hasta el óvalo nomás" te dicen. Entonces si ves que ya es tarde ya pues, caballero, nomás vamos hasta el óvalo. Del óvalo ahí si hay que caminar unas dos cuadras, tres cuadras, para llegar a otro paradero que se llama Frutales. Y de ahí sí hay creo que dos empresas más que van hasta Manchay. O la misma empresa que tomo sí baja de Manchay; baja hasta el óvalo nomás. Y de ahí baja por Evitamiento, dobla en Frutales y de vuelta agarra a Manchay. Entonces me acuerdo que siempre hay transporte. Y hay veces pasa las once, las doce de la noche y ya te cobran más también. Ya como es tarde también... así normalmente nadie trabaja hasta tarde. De que hay movilidad hay movilidad. Sino pues haces otra cosa. Si no hay acá en Frutales te tomas esos colectivo que dejan en la Javier Prado y de ahí también hay otras dos empresas que van para la Wiese y de ahí tomas los Picapiedras para acá. Entonces, como dice, tienes que gastar más pero de llegar llegas.

¿Pero esto en horas, digamos, fuera de lo "normal"?

Claro. En horas normales no hay problema. Siempre hay carros para llegar a todas partes.

¿Pero incluso en horas fuera de lo "normal", aunque tengas que hacer combinaciones extrañas, terminas encontrando la forma de llegar allá donde quieres en transporte público?

Sí pues. Tu ruta para llegar al destino, como dicen, hay que buscar también. Si no conoce uno hay que preguntar. Pero al final uno termina llegando.

¿Y esto crees que pasa en toda Lima o solo aquí en Juan Pablo?

Digamos que en Lima para llegar a un destino siempre va a haber un vehículo que te lleve.

¿Sea la hora que sea?

Sea la hora que sea, siempre va a haber; de todas maneras va a tener que haber un carro. Un carro, como dice, de milagro, que por ahí te lleve. Siempre hay, siempre hay. Bueno, en mi trabajo siempre hay. No he tenido problemas todavía. Siempre he tenido las facilidades para llegar al trabajo. No ha habido ninguna vez que me haya quedado por ahí porque no había carro. Salvo pues un día de paro de transportistas; pero eso es casos excepcionales. Pero sino normal, siempre llego. Como le digo no ha habido problema en esa parte, siempre he llegado. Y eso que llevo tiempo trabajando y yendo a muchos lugares distintos.

Dime una cosa ¿y cuando vas a tomar el carro lo tienes que esperar mucho rato o pasan enseguida?

Claro, hay veces que se demoran.

¿Tienes que esperar mucho rato en el paradero hasta que tomas el carro?

Hay veces. Pero hay veces no. A veces uno llega con el colectivo y justo tu carro está pasando. Haces parar y subes. Pero a veces llegas y esperas dos minutos, tres minutos. A veces cinco o seis. O sea, no tiene una hora exacta a que hora espera el carro.

¿Y más o menos lo normal cuanto sería?

Normalmente lo mucho que he esperado ha sido seis o cinco minutos. No es muy largo. Normalmente llego y ya el carro está pasando. Y si se te pasa ese carro ahí si ya vas a tener que esperar un poco más. A veces diez minutos porque recién el otro está viniendo pues. Tienen su circunferencia ellos que cierto tiempo están saliendo. Entonces recién allí tienes que esperar. Pero si tu llegaste y todavía no pasa el carro pues como digo te esperas seis minutos a siete minutos máximo.

¿Y lo máximo, máximo que has tenido que esperar?

Sí pues, una vez tuve que esperar como veinte o veinticinco minutos. Como es de una sección que, bien arriba digamos, que de la primera casa al fondo ¿qué se yo? No sé que habrá habido que no pasaba ningún tipo de vehículo. Como antes la avenida estaba todo desolado de bajada... En cambio de subida pasaba; de bajada no. Pero, o sea, uno no sabía porque no bajaba el carro. Al rato que volvía recién aparece uno y en mancha todavía salían los carros. Parece que los hubieran soltado. Así pues, es lo único.

¿Y esto te pasó una sola vez?

Una vez nomás. Normalmente siempre encuentro. Digamos a cinco o seis minutos estoy encontrado carro. Viene y tomo mi carro.

¿Y esto crees que es en todo Lima? ¿En toda Lima los carros más o menos se demoran poco o hay lugares donde se demoran más?

Claro, normalmente es así. Como le digo acá en Lima hay bastante vehículo, bastante transporte para todo sitio. No es solamente para un solo sitio, hay para todo. Solamente hay que saber llegar nomás. Hay que, como dice, hay que ir viendo ¿no? Si tu estás por la avenida no te vas a sentar en el carro y dormir; siempre hay que ir viendo que otro carro pasa por ahí. Entonces tú puedes estar en un sitio y no pasa el carro que siempre tomas pero en cambio pasa otro. Entonces tú vas a decir "este lo he visto". Entonces le preguntas "¿pasa por...?". Te dice sí o no. Si te dice "sí" subes y si dice "no", no pues. Entonces siempre hay que estar viendo, hay que ir viendo un medio más. Porque tener uno solo no es bueno; siempre varios medios sirven pues. Porque sino también uno solo vas a estar esperando un solo carro que quizás no venga. Así es pues.

De lo que me has dicho hasta ahora deduzco que en Lima hay carros para todos lados, prácticamente a todas horas y pasan bastante seguiditos. ¿No es así?

Sí, sí, así es.

Y esto a ti te va muy bien para tu trabajo porque te permite ir a cualquier lugar a trabajar.

Ajá, sí, sí.

Entonces ¿cómo crees que te afectaría si disminuyera la cantidad del servicio de transporte público? O sea ¿si ya no llegaran a todas partes, si no andaran a todas horas y si ya no pasaran tan seguiditos como te afectaría a ti?

Ahí, bueno, a mi casi no me afectaría mucho salvo que yo tendría que levantarme más temprano. O sea, yo ya tendría, como dice, que levantarme más temprano. O sea, ya, digamos, que hora de sueño habría que cortarla. Entonces uno debería levantarse más temprano para alcanzar, digamos, el primer carro que vaya. Porque si tu te demoraste un poco más o se te pasó este carro vas a llegar un poquito más tarde. Entonces para mi

persona no me afectaría mucho. Más que nada la hora de sueño. Tendría, como dicen, ya que hacer todo más rápido. Salir rápido y tomar el primer carro que hay.

Pero seguramente aumentaría bastante tú tiempo de desplazamiento.

Claro, más tiempo; ahí si ya pues. Si fuese un solo carro, digamos, ahí si voy a tener que calcular la hora de tiempo de llegada para yo venir y, como dice, tomar el carro que más me convenga a mí. Si tengo que llegar temprano, tengo que salir lo más temprano posible al paradero para agarrar el carro.

Pero, por ejemplo: tú para ir al Callao dices que tomas tres carros ¿no? Imagínate que una de las rutas ya no diera servicio. O imagínate que el tiempo de espera en los paraderos aumentara bastante. ¿Cómo te afectaría esto?

Digamos, por allá por el Callao hay dos empresas que te llevan; de allá de Uruguay te llevan dos empresas. Digamos que uno desaparece; ya solamente uno va a haber. Y los carros más rápido se llenan. Entonces a veces tú llegas... pucha que la gente se mete al carro nomás por que también tiene que llegar al centro de trabajo. A veces ahí te va a tocar esperar un poco más; no va a haber como cuando tú llegues. Te sientas y esperas a que salga. Ya no. Si falta una empresa, solamente va a haber una empresa que no se va a abastecer. Así ponga carros más grandes no se va a poder abastecer. Eh, las personas no somos muchos que agarramos esa ruta. Por ejemplo cuando yo voy esa ruta yo llego, me siento un rato, el carro esta vacío. Subo rápido. La gente va llegando de uno en uno, de dos en dos. Ya se llena y sale. En cambio, digamos, faltó una empresa, un carro va a llegar y con las mismas va a salir. Va a estar todo el rato ir y venir, ir y venir. Ni siquiera va a parar nada. Llega y sale, llega y sale. La gente esta ahí esperando. En cambio como hay dos empresas se dan esa rutina ¿no? El otro está esperando que este salga. Y ahí recién entra. Pero cuando hay poco vehículo no es bueno. El otro día en el noticiero escuché que Lima solamente necesita ¿cuanto dijo? quince mil vehículos y ahora en Lima hay como treinta y cinco mil. Ya, digamos así, suponiendo que haya solamente los treinta y cinco mil, digamos, y quieran bajarlos a 15 mil. Entonces son veinte mil unidades que ya no trabajarían. Por dos personas cada unidad, chofer y cobrador, son cuarenta mil personas que se quedarían sin trabajo. Si reluciéramos el transporte público como se quiere hacer son muchas las personas que estarían afectadas. Porque no solo son estas cuarenta mil sino también todas sus familias. Entonces, como le digo ¿no? tiene sus ventajas y sus desventajas que halla bastante transporte. Como le digo ¿no? si se reduce el transporte quedan más personas sin trabajo. Va a quedar mucha gente desocupada. Cuando no hay trabajo y tienes una familia por mantener ¿que tienes que hacer? ¿Robar? Pues no hay otra cosa. Mendigar no te dan; pides y te cierran la puerta, te tiran la puerta. Como te digo tiene una ventaja y una gran desventaja.

Y dime una cosa, ¿en que medida la plata es un limitante a tu movilidad, a tus posibilidades de movilizarte?

Bueno, mucho, en transporte se va la mayor parte de la ganancia. A veces uno separa, digamos, a la semana, ciento cincuenta. A mi me dan ciento cincuenta soles. Yo saco mi cuenta con gasto en el transporte de ida y de vuelta. Digamos que yo me gaste en el pasaje cinco soles diarios de ida y vuelta. Entonces cinco lo multiplico por seis días de trabajo... serían treinta soles. Ahí ya me está quedando ciento veinte nomás, de ciento cincuenta. Ahora de ahí yo saco lo que es mi comida. Mi almuerzo es tres cincuenta normalmente. Esto es veintiún soles. Pongámosle veinticinco porque algún día es un poco más. Entonces ya suma cincuenta y cinco: treinta de pasaje y veinticinco de comida. Ya me queda noventa y cinco para pagar luz, agua...Y ahora para la comida ya no me alcanzaría. Entonces es, como dice, si hubiese un solo carro entonces se gastaría un solo pasaje. Digamos así que haga una ruta que yo hago ¿no?: San Martín, la Uruguay, Callao. Me sale más rápido y un solo vehículo. Entonces ahí sí mi economía sería... Ya gastaría, digamos, un sol veinte. O

ya un sol cincuenta, son tres soles. Son dos que estoy ahorrando. Esto está pasando ya para la casa. Pero mientras tenga que hacer este trasbordo que hago hasta San Martín, Uruguay y eso, siempre el transporte se va a llevar una parte de lo que quizás a mi me pueda servir. Sí hay un carro que te hace la ruta larga pero no conviene ir porque se demora mucho. Prefiero levantarme un poco más tarde y agarrar una ruta corta que me va a dejar en el mismo lugar y más temprano.

¿Y alguna vez te ha pasado que has tenido dificultades o te ha sido imposible desplazarte porque no tenías plata?

Claro. Digamos, hay contrato... Digamos, estoy trabajando en Santa Anita en un colegio: Alfonso Ugarte. Es particular el colegio. Estaba trabajando ahí una semana y no nos cumplieron lo que nos tenían que pagar. ¿Y qué pasó? Que nos tuvimos que... A mi papá le dieron cien soles nomás para repartir entre cinco personas. A cada uno tenía que darnos veinte soles. "Ya pues" tu dices, "con esto yo llego mañana y el lunes me voy a trabajar". Pero a veces tu no cuentas que lo que tu en tu casa a veces de la tienda puedes sacar ¿que se yo? Comida. O a veces una gaseosa... tienes que pagar esa cuenta por que tu le has dicho para tal día. Yo tengo que cumplir. Y si por a o b hay personas que no cumplen... "Ya te voy a dar" te dicen. Y a veces, no pues, a veces también estás debiendo y que te diga la señora "tienes que pagar nomás". Y te quedas sin nada. Si tu cuenta llegó a veinticinco o treinta esos veinte soles no te alcanza. Tú tienes que darle los veinte enteros y tu quedarte sin nada. Y esperar así uno. Ya el lunes no vas a trabajar. Ya el lunes mi papá va, cosa que va el lunes y recoge la plata y recién ya tu puedes al día siguiente ir a trabajar.

¿En el fondo estas perdiendo plata del trabajo?

Claro. Digamos, si no puedes ir en el fondo estás perdiendo tu día que son veinticinco soles. Es un día de trabajo; y para uno es bastante, al menos acá en el Perú. Hasta diez céntimos vale. Más antes, como dicen, plata se encontraba botado pero ahora ya no. Todo vale.

Y dime, me decías también que de alguna forma restringes tus actividades de ocio y recreación por culpa de la plata.

Claro, cuando no hay plata no puedes ir a jugar. Cuando uno va a jugar partido juegan apuesta pues. Entonces tú si no tienes apuesta no puedes jugar. Y bueno, entre amigos nos prestamos. Pero si tú eres un desconocido llegas, te sientas, te van a decir "¿quieres jugar?". "Ya". "Ya, pasa tu sol". Si no tienes nada ¿de donde vas a pasar? "Ah no, voy a ver nomás" y te sientas.

Yo me refería más en el caso de que no tengas plata no para jugar sino para pagar el pasaje. Por ejemplo tu quisieras ir con tu familia hasta no se donde...

Claro, una vez nos fuimos acá al Wiracocha, al parque zonal. Digamos, me quiero ir al Wiracocha, no tengo plata, no puedo ir. Ya metes una excusa: "no, tengo que hacer en mi casa". Como dicen, un floro. "No, tengo que hacer esto, el otro, no voy a poder". Tú no vas a decir "oye, no tengo plata, no me han pagado". Buscas una excusa para no ir. Como dice en el momento la excusa tiene que salir: "mi perro está mal, el pollo se cayó" no sé, cualquier cosa. Pero te quedas, tienes que quedarte nomás. Como dice quieres ir pero no hay el dinero ¿no? No vas pues. Es así pues; hay que encontrarle una salida a todo.

Quería preguntarte: ¿en qué medida te perjudica el no poder ir a trabajar un día? ¿Qué cosas tienes que dejar de hacer?

Bueno, digamos, por ahora por no tener una carga familiar no me perjudica mucho porque, como dicen, me puede alcanzar todavía. Pero si tuviese una carga familiar ahí sí me afectaría bastante porque si es un día ya son veinticinco soles. Ponle cinco soles de pasaje que estás perdiendo ya te está quedando veinte soles. Tú comida... Ya para que

cocinen en la casa para el desayuno, almuerzo y la cena estás perdiendo un día de buena cuenta. Es como decir si un día no trabajas es un día que no va a comer tu familia. Entonces en esa parte sí me afectaría ¿no? Pero por ahora no me afecta tanto. Claro que me restringe en algunas cosas: de que hay veces querer alquilar una película o tomar una gaseosa con los amigos. Me restrinjo de eso. Son cosas que no tienen mucha importancia pues. No es mucho por ahora ¿no? Como dije si tuviera una carga familiar ahí si me afectaría bastante. Y, como dicen, aunque sea corriendo habría que ir a trabajar; o gorreando el carro. Yo de chibolo iba colgado atrás del carro. Ah, pero ahora ni eso hago, ya no se puede.

Justo ahora te iba a preguntar sobre esto. En el caso de que tú tengas la necesidad de desplazarte, de tomar un carro y no tienes plata ¿qué haces? Hay algunos que dicen que les han robado...

No, pucha, yo para mentir soy, digamos, no sé mentir. A mi me ampayan rápido la mentira; a otros no. Mis patas lo han hecho. Yo normal tengo mi pasaje y ellos agarran y... yo normal me voy a adelante, tengo mi pasaje. Y le dicen "¿que no vas por tal sitio? ¿que no iba por tal sitio? Pucha ¿que en donde estamos?" Se hacen los que no conocen. A otros les sale, pero la verdad, a mi no. Será porque quizás me han enseñado a no engañar. No sé ¿no? No puedo hacer eso. Si no tengo plata ¿que voy hacer? no puedo ir a trabajar. O no salgo, nada más. Pero yo estar engañando es como engañarme a mi mismo. Digamos, si yo tengo un sol falso nomás, nada mas, si yo le doy eso a un cobrador, lo hago pasar, ese sol a esa persona se lo descuentan; estaría engañando. Ahora lo que he tomado conciencia, toda moneda falsa la meto al retrete o lo boto a la basura. Y a veces mi papá o mi madrastra me dicen: "dame eso, yo voy a hacer pasar". "¿Te gustaría que a ti te den esa moneda, que en tu vuelto te den eso?". No pues, a nadie nos gusta que nos engañen. Entonces pues al final no puedo ni engañar, ni hacer esto nada. Pucha, la verdad no me sale.

Pero sí has visto...

Claro. Bueno, sí hay que otros sí ¿no? Hay algunos que... "¿Qué, no pasa por tal sitio? Pero si yo pensé... ¿Yo te he preguntado si pasas por Las Flores?". Sí pues acá en la San Martín hay paradero que se llama Las Flores pero no hay una avenida Las Flores. Tú subes, le preguntas al cobrador si va por Las Flores, el cobrador te dice "sí". Entonces cuando ya estás en Las Flores "yo te dije si ibas por Las Flores, el paradero Las Flores, y esto es la avenida Las Flores". Ellos conocen la avenida pero no el paradero. Entonces tienen que dejarte bajar sin pagar pasaje. Y tú hasta le haces la bronca y no pasa nada porque los pasajeros hasta te defienden porque tú has preguntado. Y tú ya llegaste a Las Flores que es donde querías ir en realidad, No al paradero sino a la avenida. Y sin pagar pasaje.

¿Cómo es la viveza para ahorrarse un pasaje, no?

Claro, hay veces, pero la verdad yo no puedo hacer eso, no me sale.

¿Y tú crees que la gente lo hace por viva o realmente por necesidad?

Claro, sí hay personas necesitadas que de repente les han robado o se les ha perdido la plata o tienen una urgencia y de verdad no tienen plata, pero muchas es por vivo. Habrá de todo, seguro. Aunque más o menos uno ya puede ver por la cara que tienen ¿no?

Y en todo caso, en tu caso, ¿cuando no tienes pasaje sencillamente no vas?

Simplemente no voy.

¿Y a veces para ahorrarte algo de pasaje no haces algunos tramos caminando?

Claro, hay veces sí. Digamos, hay veces, cuando va de acá a Santa Anita, encuentra muchos contratiempos, hay veces tráfico, hay veces la misma policía que para el vehículo,

hay veces por cosas que no son y hay veces porque tenga la razón, entonces te hace demorar y ahí te cobra la mitad nomás, o no te hace llegar a tu destino y te cobra la mitad, y tu sabes a cuanta distancia está tu trabajo y tu te vas caminando nomás pues, y ya ahí te ahorras cincuenta céntimos. Bueno, hay veces que me he quedado dormido, me he pasado el paradero y si no me he pasado mucho me regreso caminando nomás. Porque si no quiero caminar agarro, tomo cincuenta céntimos a tal sitio y ya me dicen pues sube. Pero a veces caminar no hace daño, para mi no hace daño caminar.

Y dime una cosa ¿para ahorrarte el pasaje alguna vez has pensado en quedarte a dormir ahí donde estas trabajando?

Mira, cuando trabajábamos en Ventanilla hacíamos eso. Con toda la familia nos fuimos allá porque ir y venir de Ventanilla se nos hacía difícil. El pasaje te cobraban sol cincuenta desde Dos de Mayo hasta Ventanilla, de acá hasta la Wiese cincuenta céntimos y de ahí hasta Dos de Mayo un sol. Ya tres soles. Y otros tres de vuelta son seis soles diarios. Ya no estamos para gastar. Lo que hacíamos era esto: quedarnos allá toda la semana y los sábados en la tarde o domingo temprano nos veníamos para acá. Y el lunes en la mañana otra vuelta temprano para Ventanilla.

¿Entonces se iban el lunes por la mañana y en lugar de pagar dos pasajes diarios pagaban dos pasajes a la semana?

Claro, nada más. Íbamos todos los trabajadores y allá nos quedábamos y ya luego nos veníamos. Así, sí me ha pasado eso. Un tiempo también en Santa Anita igual la misma. Ir y venir de Santa Anita, estar a veces comiendo en la calle gastabas más. Preferías quedarte en Santa Anita con toda la familia. Entonces siempre, como dice, si he tenido la oportunidad de quedarme en los trabajitos por ahorrar el pasaje lo he hecho.

¿Y cuando tomas alguna decisión de la vida cotidiana que requiera de un desplazamiento siempre tienes presente el pasaje?

Eso es. Eso tienes que hacer si te quieres movilizar fuera de Juan Pablo; siempre vas a tener que primerito ver tu bolsillo, sacar tu pasaje, y después ver cuanto te queda si es para ir a trabajar, para tu almuerzo o para alguna cosita. Para ir a divertirse siempre vas a necesitar tu pasaje. Si es para ir a jugar o así para tu gaseosa y para almorzar en la calle para eso hay que ir viendo. Siempre por si sale cualquier cosa hay que tener pasaje.

¿Alguna vez has pensado en cambiar de lugar de residencia para ahorrarte el pasaje? Por decir, si tu trabajas solo en el Callao y te gastas cinco soles diarios en pasajes de repente te sale mas a cuenta alquilar un cuarto en el Callao ¿no?

Sí pues, sí es así. A veces sí ¿no? En sí acá implica algunas cosas. Digamos, por ejemplo, yo trabajo solamente en el Callao y vivo acá en Juan Pablo. Ir y venir como usted dice me sale caro ¿no? A veces allá un cuarto pues te cuesta... un solo cuarto con un bañito te cuesta ochenta o noventa soles. Te estás ahorrando sesenta a cincuenta soles. ¿Pero que pasa? Que los amigos no están allá sino que están acá. Y de todas maneras para jugar o conversar vas a tener que venirte hasta acá. Y en eso venir y todo siempre vas a tener que gastar. Entonces a veces como que te sale a cuenta vivir en donde trabajas, y como que tampoco no. A parte que mi familia también para acá, no están en el Callao. Entonces igual que cuando llegas a tu familia no tienes que llegar con las manos vacías, tienes que llegar con algo. Todo lo que has ahorrado para eso siempre igual se va gastar. Te conviene a veces estar más cerca al trabajo porque te ahorras todo el pasaje, te ahorras todo el viaje que haces, pasaje y tiempo. Pero a veces pues las amistades se van quedando a un lado y, como dice, siempre es bueno tener amigos. Si sales entonces todita tu familia está por acá. Tienes que ir a visitar siempre a una tía o dos tías al menos a la semana. Es lo que yo hago acá. Un rato en la tarde me voy con mi tío Gonzalo, me voy con mi tía Julia. Cuando, digamos, estoy así, digamos los domingos en la tarde, a veces me voy para mi tía Silvia.

Entonces siempre estoy en la familia. Y si voy a estar allá me voy a quedar allá todo el día. Lo voy a usar para dormir nomás y no salgo. Ahí sí estaría ahorrando, no gastaría nada. Pero me estaría olvidando de la familia. Dirían "¿que será? ¿Por qué no ha venido? ¿Qué pasará?". Se preocuparían. Siempre uno debería de venir y darse una vuelta por toda la familia. O sea siempre vas a gastar. Claro, quizás no te gastes todo pero siempre vas a gastar.

¿En todo caso para tomar esta decisión tendrías ahorrarte mucha plata?

Sí pues. Ahí sí ya "chau amigos, chau familia". "Ya no vengo hasta cuando termine de trabajar". Pero normalmente la vida se ha hecho ir y venir, ir al trabajo y regresar del trabajo. La familia, como le digo, siempre implica eso. La familia siempre implica ¿como estarán los primos? ¿como estarán los tíos? Mi tía, mi tío. "Pucha" estas pensando, "mejor voy un rato, converso, dialogo y ya recién me voy y esas cosas".

Bueno pues ya está. Muchas gracias por haberme dedicado este rato. Espero no te haya entretenido mucho.

ENTREVISTA XII

Nombre ficticio: Rosa

Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 26-45, Mayor

¿Cuántos años tiene si no le importa?

Tengo 36 años.

¿Y usted a qué se dedica?

Yo soy asistente social del área de salud de Juan Pablo II.

¿Y vive sola o con su familia?

No, con mi esposo y 2 bebés uno 13 y el otro 8.

¿Por qué motivo se desplaza, cuáles con las razones?

A para irnos a transporte hacia Lima, bueno mayormente es por gestiones ¿no? Por ejemplo coordinar con el Ministerio de Salud, con la Municipalidad; hacer las obras que hacemos o sea por eso mayormente nos desplazamos hacia Lima ¿no?

¿Por razones de trabajo?

Por razones de trabajo, sí.

¿La entrevista se la hago cómo personal normal y corriente y no cómo trabajadora de acá?

Así porque yo también trabajo en Lima.

¿Se moviliza por cuestiones de trabajo y por cuestiones del hogar?

Sí para hacer compras sí.

¿Visitar familiares y amigos?

Bueno una que otras veces; no alcanza el dinero.

¿Y otro motivo? ¿Para ir al médico?

Mayormente lo que es salud no, lo vemos en el sector no también claro tomamos...? por transporte como dice a corto tiempo o sea que estas más cerca y transporte hacia Lima no...? lo que es salud tenemos el seguro social acá que también... los pica piedras que también te transportan, las motos...? la 45 otro carro más grande, sí; y para...?

Usted trabaja aquí. ¿Cómo viene a trabajar?

Caminando. Vivo acá a la vuelta.

¿Y para ir hacer las otras cosas? ¿Para ir a comprar?

Ahí si necesitamos movilidad, para ir al centro tomamos movilidad.

¿Dónde va a comprar?

Voy a comprar al centro de Lima por la calle Capó, avenida Abancay. A veces voy al Ministerio de Salud, a la avenida Salaverry. O acá al Diez. O sea siempre el transporte es útil. No se puede andar a pie, está muy lejitos está.

¿Y normalmente va en carro?

Sí en carro vamos.

¿Y en taxi?

No, no, no taxi muy caro cuesta.

¿Pues y cuánto tiempo tarda más o menos en trasladarse?

Al Ministerio de Salud... Bueno de aquí al Ministerio de Salud hora y media, hora y media; para irme al Seguro Social poco rato, será quince minutos, y para el mercado de acá, el Diez, todavía menos, serán unos diez minutos, pero en carro.

¿Y para irse hacer compras a la calle Capó o por allá?

Algo más de una hora. Al Mercado Central, digamos... Sí, hasta el Mercado Central un poco más de una hora está. Y cuando hay movimiento callejero dura dos horas.

¿Y normalmente cuando sale a hacer algo aprovecha para hacer varias cosas en el mismo viaje?

Sí, éste... acá pues aprovechamos un poco el ahorro ¿no? A veces por ejemplo voy al Ministerio de Salud, de ahí ya estoy a quince minutos del Mercado Central. Agarro otro carrito, pago la mitad de pasaje y bajo en el Mercado Central y ahí ya compro. Hago mercadito y ya me vengo para acá y traigo para mi casa. Se aprovecha sí a lo máximo.

¿Y aprovecha por el tiempo, por la plata o por...?

Por el tiempo mayormente y por el pasaje también que se ahorra pues no porque por ahí a veces se gasta más.

¿Dentro de los problemas que usted imaginará que hay dentro de Lima, si tuviera que decir los 5 principales problemas de Lima cuales serían?

En general el desempleo, salud, después educación también es el problema, contaminación ambiental y el transporte que es un problema caótico realmente ¿no?.

¿Entonces el transporte quedaría en quinto lugar?

No tanto pero tampoco es de los más graves. Salud, educación y desempleo son más graves. Mal que bien en transporte terminas llegando donde quieres pero sin trabajo, enfermo y con una mala formación ¿donde puedes llegar?

¿Y qué problema hay en el transporte?

En el transporte la movilidad ya son muy viejitas y falta reorganizarle ¿no? A veces, por ejemplo, los accidentes de tránsito. Hay muchos heridos por la imprudencia tanto de los transportistas como el transeúnte ¿no? A veces falta señalización de tránsito; a veces no cumplimos con las reglas de tránsito ¿no?, y a parte contaminan el medio ambiente ya como están viejitos tanto monóxido de carbono que ya no se puede respirar uno se va ha Lima y viene con las amígdalas mal; se contamina.

¿Y cómo usaria digamos, estos sería el problema en general del transporte?

Como usuaria pues el mal trato que nos da el chofer, el cobrador. Todo eso. A veces se ponen malcriados, falta un poco de educación ¿no? por parte del conductor como el cobrador pero más el cobrador ¿no?; porque a veces falta un poco de, como dice... a veces no entienden a las personas que son el usuario no piensan...

¿Y tal como está el servicio en este momento tiene alguna ventaja para usted, le sirve para algo?

No hay, pero mal que bien te dan ¿no?. A lo que hay aunque sea sirve porque si no hubiera como nos movilizaríamos. Ya sería peor ya.

Porque ¿comparado con la situación anterior? Cuándo estaban los "Enatrus".

Claro cuando, cuando estaban los enatrus también era problema porque ellos también paraban, como se dice tenían su sitio de parada y ya ahí teníamos que ir hasta allá, en cambio estos carros son más pequeños, se movilizan regular.

Entonces, en general, ¿el transporte público le sirve?

No entre mal y bien regular no, un término regular.

¿Cosas positivas, cosas negativas?

Si no hubiera transporte no podríamos movilizarnos o sea prácticamente estamos como se dice embotellados en ese sector no como comunicarnos. Para hacer compras... acá si no hubiera ya. Ay, pero nos dan maltrato entonces nos han acostumbrado como se dice al amor serrano ya pues nos dan... claro ¿no? quizás las ganas de cambiar pero sería cuestión de darnos toda la facilidad ¿no?, para que ellos también puedan mejorar su movilidad de transporte no por que son... como se dice por necesidad misma se meten de chofer, de cobrador, por la situación económica que vivimos no pasamos ahorita entonces a veces todo eso, a veces problemas económicos, problemas en el hogar también lo llevan al trabajo y esas son las consecuencias que tenemos ¿no?

Y dígame una cosa: ¿Normalmente hace lo mismo todos los días o un día hace una cosa otro hace otra cosa?

No, por ejemplo para acá estoy 3, 4 veces por semana, 2 días a la semana, 1 día hago gestión y el otro día me quedo en mi casa para atender yo mi hogar. Pero mayormente todo eso, por ejemplo yo estoy acá a las 9, 10 de la mañana vengo al centro de salud y de ahí salgo a la calle para hacer gestiones no que también el transporte es...

¿Describame al mayor detalle que pueda cómo es un día de estos? Usted se levanta por la mañana y viene para acá ¿a que hora?

Yo me levanto a las 5 de la mañana; cuando voy hacer gestiones o voy hacer trabajo, me levanto 5 de la mañana de ahí preparo lonchera a mis niños, los levanto les doy desayuno les hago la lonchera, los mando al colegio de ahí ya voy avanzando el almuerzo, preparo mi almuerzo; ya dejo el almuerzo hecho porque yo vuelvo 2, 3 de la tarde; muy tarde para el almuerzo, dejo mi almuerzo preparado de ahí a las 8, 8 ½ estoy en el centro de salud.

¿Se viene caminando?

Sí, caminando. 8 ½ estoy acá vengo veo el programa como está funcionando ya veo farmacia que medicamentos faltan, si el médico ya llegó y si hay pacientes apoyo en la historia clínica haber en lo que puedo apoyar hasta las 10 de la mañana de ahí a las 10 de la mañana ya agarro mis documentos y tomo mi carro al frente, la 45 me voy al centro de Lima y hacer las

gestiones al Ministerio de Salud por allá en la mesa de partes ya me presento el papel firmo hasta mañana hasta cuando regreso a veces se demoran me dicen para tal día regresan, ya vengo por la calle Capó comprando algunas cosas que faltan para el centro de salud y eso ya me da 1, 2 de la tarde y la 1 ½ tomo mi carro en la avenida Abancay a la 1 ½ ya estoy por acá para Juan Pablo ya, otra vez la 45 ya estoy regresando para acá a la 2, 2 ½ ya, ya encuentro cerrado el puesto de salud porque cierra a la 1 ya me voy de frente a mi casa y me quedo toda la tarde ahí llegan mis hijitos a la 3 de la tarde doy de almorzar, les hago una siestita y ya a las 5 comenzamos hacer la tarea del colegio, en la noche a veces tenemos reunión es un día trajinado, a las 9 de la noche vuelta otra vez al local comunal; la reunión de dirigente que tenemos ahí hasta las 12 de la noche tenemos la reunión, haber proyectos del asentamiento humano ya nos dieron las 12 ya acabamos, a descansar ya hasta el otro día.

¿Y al local comunal va caminando?

Caminado voy al local está cerca, bastante agilidad, pues; si no descansamos acá.

¿Y un día domingo normal qué hace?

Día domingo normal me levanto 7 de la mañana como no se puede descansar mucho, nos levantamos 7 de la mañana, les preparo desayuno a mis niños y de ahí mi hijo se va ha la catequesis yo me quedo en casa ya a eso voy lavando los servicio, limpiando la casa y a las 10 de la mañana agarro los pica piedras, transporte pica piedra me voy al 10 a comprar para la semana voy al mercado 10. Estoy regresando a las 11, 11 ½ estoy regresando del mercado también en el pica piedra en el carrito pica piedra me deja en la puerta de mi casa ya comienzo a cocinar, al almuerzo a las 2 de la tarde de ahí ya lavo los servicios, en la tarde me pongo a revisar la tarea, planchar uniforme me da las 5, 6 de la tarde veo un rato tele para ver las noticias y a las 9 de la noche nos acostamos ya.

¿Entonces un día domingo normal prácticamente no sale de Juan Pablo mas que hacer las compras de la semana?

Sí pues. Alguna vez salimos pero es raro. Si acaso a visitar a algún familiar.

¿Para su actividad cotidiana el transporte que tan necesario le es?

El transporte para lo que es cotidiano muy necesario, muy necesario si no hay transporte no se moviliza, cuando hay paro un día perdido, perdido.

¿Siente que es una necesidad?

Sí el transporte es una necesidad acá.

¿Siempre que tiene que ir a un lugar sea por trabajo, sea como le digo visitar a la familia o los amigos o que se yo a cualquier lugar aquí en Lima siempre tiene un carro que la lleve hasta allá?

Sí, a veces por ejemplo 1, 2, 3 si cuando yo estaba trabajando en Villa el Salvador en vacaciones yo me voy a Villa el Salvador, hace 1 mes también estaba trabajando por Villa el Salvador me iba en tres carros: de aquí tomaba el Picapiedra hasta la avenida Wiese, de la avenida Wiese tomaba un carro hasta Puente Nuevo y en Puente Nuevo tomaba un combi que me llevaba a Villa el Salvador por Evitamiento. 3 movilidad, pero llega, pero llego sí.

¿No hay ningún lugar al que usted haya tenido que ir que no haya podido llegar?

No, no. Sí he llegado aunque sea en moto llegamos, aunque sea la punta del cerro se llega, si.

¿Y esto es aquí en Juan Pablo o en todo Lima en general?

No, todo Lima. O sea por ejemplo de aquí nos queremos ir a Comas tomamos 2 carros o sea a veces son raros los casos que uno va en un solo carro, son 2 carros a veces hasta 3 carros.

¿Y a todas horas encuentra carro para poder desplazarse?

Sí el transporte mayormente en esa ruta las 12, 1 de la mañana hay movimiento o sea para acá o sea así continuamente ¿no? Y de ahí si hay carro pero esperando un rato que pasa de rato en rato no, de ahí no es tan fluido. No tan fluido como en el día pero también hay carro, pero también hay transporte.

¿Y eso para todo Lima?

Para todo Lima. Lima no se paraliza o sea en transporte la 24 horas del día ¿no? Baja como dice hay horas punta en la mañana por ejemplo de 5 de la mañana a 8 de la mañana son hora punta porque todo el mundo sale a trabajar, en la tarde igual de 5 a 9 de la noche los carros vienen llenos porque salen de trabajar y vienen a su hogar no, entonces intermedio hay transporte normal pero como dice así poco no pero si hay y así en ese plan, pero no nos quedamos aislados.

¿Y normalmente cuánto tiempo tiene que esperar para que pase el carro?

Mayormente depende de la línea que se espere a veces la línea, bueno a mí la línea que más he esperado 20 minutos, 20 minutos; otros esperas 5 minutos, hay unas líneas que tienen más transporte o sea más carritos, esos pasan más rápidos en cambio una que cuenta con menos demora un poquito más en pasar su carro.

¿Lo máximo qué ha tenido qué esperar siempre son 20 minutos o alguna vez...?

Cuando hay casos de paro porque hay, ahí sí a veces hasta 1 hora, ½ hora tengo que esperar.

Pero eso es una situación excepcional.

Sí, una situación excepcional.

¿Pero en una situación normal?

No 20, 25 minutos no más, si no más, no pasa más.

Y dígame usted me estaba diciendo que más o menos los carros llegan a todas partes, que a todas horas lo puedes tomar y que pasan regular-seguido. ¿Que pasaría si disminuyera estas 3 cosas?

Si los carros no llegaran a todas partes... por ejemplo Juan Pablo no es un lugar que queda como en un rincón, si está retiradito de la ciudad, probablemente sería el primer lugar donde los quitarían. En este caso una se siente afectada porque no hay transporte. En caso del horario lo mismo ¿no? De repente al estar tan lejos le reducen el horario en lugar de regresar, de estar regresando el último carro a las 2, 1 de la noche, regresa a las 10 y ya no pasan tan seguidito cada 10 minutos; pasara cada 20, 25 minutos.

¿Esto en que le afectaría usted en lo que hace cada día?

Si fuera así tendríamos que reorganizarnos. Por ejemplo salimos a trabajar, salimos del trabajo nos complicaría para el trabajo mismo porque a veces de repente nosotros trabajamos hasta las 8 de la noche no cierto, trabajaríamos hasta las 10 horas extras; 2 horas más porque venimos en el transporte nos trairía a la 1 de la mañana hasta Juan Pablo, pero en el caso que trabajáramos hasta las 10 entonces ya no podríamos hacer horas extras entonces eso en nuestro trabajo y en el hogar perjudica porque se reduce económicamente también no, exacto, en la situación económica perjudicaría no, y también un poco también ¿como es? horas

mueras no así, económicamente nos perjudicaría porque sería reorganizar nuevamente. Ya años atrás hemos pasado, el carro venía nomas hasta la 8 de la noche de ahí ya no subía ya; 8 de la noche, 9 de la noche nosotros ya estábamos durmiendo como gallinas temprano, entonces ya se queda silencio no, en esas horas también la delincuencia también aprovecha salir y en ese tiempo el estaba el terrorismo también son cosas que perjudican, perjudican sí.

¿En medida la plata, la disposición que uno tenga de plata para pagar pasaje, es un delimitante a su movilidad?

Mmm...

¿Usted siempre tiene plata para pagar el pasaje o hay a veces que no hace desplazamiento porqué no tiene para pasaje?

Sí hay casos de uno de cal y otro de arena que a veces es un momento que uno se queda sin plata, entonces no te puedes movilizar. Puede salirte un trabajo pero no te puedes movilizar porque no tienen para el pasaje y acá si no tienes plata no te movilizas, nadie te dice pues ven te llevo después me pagas; sino tienes dinero en la mano no te movilizas a ningún lado, entonces nunca también si... si, si ha pasao.

¿Cuánta parte del sueldo que llegan entrar a la casa entre usted y su esposo gastan en pasaje?

Mi esposo gasta un promedio de 30 soles en pasaje semanal, después me gasto un promedio de 30 son 60 y los pequeños semanal gastan 7 soles con pequeño son 14 son algo de 74 soles semanales.

¿Y esto proporción a los que ingresa más o menos cuanto es? ¿Un 20%, 15%?

Un 15% o 20% será. Es una cantidad regular, sí regular.

¿Es lo que más gasta en la casa?

Lo que más gastamos es... claro depende eso va un poco de la mano a veces o de repente lo del mercado también juego no porque hay meses que aunque aquí en el Perú estamos hasta el pescuezo de que todas las semanas sube y sube las cosas, entonces ya a veces antes el transporte era el más caro, entonces la comida queda abajo lo que es diario no; pero ahorita la situación el transporte está congelado su pasaje pero los alimentos han seguido subiendo ahorita gastas más en alimentos, en transporte después a quedado ahí no mas seguidito de lo que es alimentación ¿no?.

¿Entonces primero sería la alimentación y luego el transporte? ¿Y otras cosas como la luz, agua, teléfono...?

No, eso es bajo, no es tan caro.

¿Alguna vez ha tenido alguna dificultad para hacer alguna cosa porque no tenía pasaje?

Sí, si a veces hasta he perdido la consulta médica, de ir al seguro social porque no tenía para pasaje...

¿Perdió su atención médica porque no tenía para pasaje?

Sí. Lo peor es que estaba en tratamiento y debido a no poder ir he tenido que empezar el tratamiento de nuevo. El doctor me gritó porque el tratamiento es bien caro y si lo interrumpes vuelta a empezar más caro sale. ¿Pero que podía hacer pues si no tenía pasaje?

¿Y que otros perjuicios le puede ocasionar el hecho de no tener para pasaje? Antes me comentaba que perdió una oportunidad de trabajo porque no podía llegar...

Por ejemplo te dicen un trabajo digamos por San Borja o por la Molina ¿no? A veces vamos hacer limpieza. Así tu sacas tu cuenta en pasaje: para llegar a La Molina son 4, 5 soles; solamente tiene 3. No te puedes movilizar. O de repente tienes para la ida y no para regresar entonces no puede salir, imagínate salir de tu casa y no puedes regresar. A veces te pagan ahí mismo a veces te dicen veinte mañana. Entonces esto también te hace pensar dos veces antes de salir. Entonces pierdes el trabajo en ese día. Y no sólo ese día. De repente ahí me hubieran conseguido otro trabajo para otro día. Es como una cadena.

¿Le ha pasado el caso de estar desocupada y querer salir a buscar empleo pero como no trabaja, no tiene plata para ir a buscar el trabajo? ¿No poder ni siquiera presentarse?

Sí, una también a pasado un montón de casos no uno a pasado varios casos.

Por ejemplo uno que me pueda contar.

Bueno hace como 2 años atrás digamos yo tenía que ir a trabajar ¿no? Acá en mi casa entonces buscaba ½ día para trabajar, encontramos por la avenida la Marina un anuncio que decía: se necesita señora para ayudante de cocina ½ día decía de las 7 de la mañana a 3 de la tarde. Entonces... Pero no había para el pasaje, teníamos que comprar el periódico y ya pues entonces el día lunes el único día y... periódico y mi esposo estaba sin trabajo y yo también entonces nosotros teníamos que movilizarnos y no podíamos presentarnos ¿no?

¿Y todo esto en qué le perjudica en su vida personal, en su desarrollo cómo persona, cómo familia?

Claro nos perjudica por ejemplo lo que es perder la cita al médico pues va avanzando de repente te iban hacer un análisis más exhaustivo a lo que tú tenías ¿no? Perdiste ya. Y si no vas avanza el gasto porque tienes algo peor se complica ¿no? Lo que es no poder ir a ver el trabajo, como persona te sientes mal porque no puedes ir o sea te sientes frustrada ¿no?, te sientes agobiada, la situación económica, el no tener para un pasaje como diciendo no puedo ser 5 soles en tú boldillo y tienes ¿no? Y pierdes la oportunidad de poder ver mejorada tú situación económica, tú vida personal, tú familia, tú calidad de vida ¿no?

¿Y todo esto porque para el transporte no hay plata?

Exacto, porque no hay plata, no hay plata. La situación económica es...

¿Y por ejemplo en su caso de repente para el trabajo que está haciendo ahora le interesaría capacitarse en alguna cosa más siempre para ir mejorando, buscar otro trabajo?

Claro ¿no? eso es.

¿Y le ha pasado que por no poder pagar el pasaje no ha podido ir a un curso o que se yo a un seminario que le interesaba?

Sí, eso. Aquí es mayormente para las mujeres. Eso es un poco preocupante lo que les baja la moral. A veces tienen... las mujeres de acá somos mujeres luchadoras, como todas las peruanas. Por eso sentimos ¿como se dice? el autoestima bajo. O sea porque mayormente trabaja el esposo ¿no?; y la mujer se queda en la casa, y sale anuncio... En el periódico viene. Y a veces quieres capacitarte pero tienes que salir a Lima ¿no? La capacitación es afuera y no tienes para el pasaje. Entonces tienes que pedir al esposo. O sea, tú te quieres preparar para ser la mejor esposa, mejor; mejor persona, mejorar ¿como se dice? tú situación económica, mejorar tú vida, tú forma de vida, pero no puedes ir porque no tienes plata para el pasaje. Entonces eso es un problema pedir a tú esposo. Si el esposo está ajustadito entonces te quedas troncada, te quedas frustrada, tus expectativas, tú forma de cambiar tú vida, te quedas

truncada; eso es muy deprimente ¿no? Y piensas: si hubiera tenido hubiera ido a esa capacitación, hubiera aprendido cosas nuevas, hubiera aprendido mejor de lo que ya sé, me hubiera perfeccionado en tal aspecto y que no tengas que ir de la que tuvo sí fue y se pierde oportunidades.

¿Y en caso de ocio, recreación, cultura, , ir al cine o al teatro...?

Ummm.

¿Qué se, ir el domingo con sus hijos al parque zonal Huiracocha o el parque de las Leyendas que se yo una cosas de esa, también le a ocurrido no tener plata?

Sí, sobre todo me ha pasado en las salidas familiares por qué ahí se gasta más. Sí, a veces quieres salir... programas esta semana por esta fecha. A veces, por ejemplo el día de la madre o del padre, ya vamos a salir ¿no? Preparamos un arroz con pollo y vamos; pero de repente no hubo, no se puede salir. No sé, hasta a veces los niños se acostumbran a no salir. Se acostumbran en casa ¿no? Y no salgo porque gasto más; es un gasto adicional, es un gasto extra, entonces no alcanza para salir.

¿Y esto influye también en su desarrollo personal?

Sí, porque salir es ver cosas nuevas, diferentes; ver cosas nuevas relacionarse ¿no? Respirar otro aire ¿no? Porque por ejemplo estar dentro de la casa, el trabajo, el colegio, los niños del colegio a la casa ya es cotidiano ¿no? Entonces tienes que salir afuera ver hasta cosas nuevas, otra calle, ves otras plantas. Eso a uno le da ganas de vivir más ¿no? Cuando no sale es un perjuicio. No es que te conformes con lo que tienes, quieres más pero no puedes; es así.

¿En estos casos que ha tenido la necesidad de hacer algo, de desplazarse por algún motivo, y no ha tenido plata, cómo ha resuelto la situación?

Muchas veces no tenía. Entonces me he ofrecido a personas a gente pudiente para que les lave ropa ¿no?, les cocino... Entonces bueno allá me pagan. De ahí lo guardo; ya lo guardo para la otra semana salir a buscar. Así hacemos ¿no?

¿Pero para una cosa urgente? Por ejemplo que hoy día se le enferma su hijo y...

Ah ya. Entonces tienes que pedir prestado. A veces te prestan o a veces no te prestan.

¿Si no tiene plata no sale?

No salgo, otro podría ser.

¿A veces, si no tiene plata, hace caminando aquello que normalmente haría a pie?

Ah claro, si el tramo es corto como dice puedo ir a pie. Pero si el tramo es largo no.

¿Y cuánto tiempo está dispuesta a caminar?

¿Cuánto? Pues puede demorar ½ hora caminando a pie.

¿Estaría dispuesta ir hasta el 10 caminando?

Sí, porque antes que haya los Picapiedras nos íbamos al 10 caminando. No había posta, no había hospital en Juan Pablo. Llevábamos los análisis hasta el 10 caminando. Mire, ¿como es no? El transporte cambia tú vida pues. Porque anteriormente... ¿que van a pensar? Antes íbamos hasta el 10 caminando y regresábamos caminando porque no había Picapiedras. No había la moto. Y ahora como ya hay carrito cambia tú vida. Ya ahora el carrito más rápido pues ¿no? Sí se puede hacer.

¿Y alguna vez ha usado otra estrategia así anormal para ahorrarse el pasaje? En el caso que no tienes plata pero tienes una necesidad de desplazarte.

Ah bueno, no lo he hecho. No es que lo desapruebe pero me da vergüenza. Una vez me paso un caso bien colosal. Mi esposo se fue a provincia trabajar y me giraba el dinero para la semana entonces yo voy y justo tenía pasaje de ida y tenía que ir hasta la avenida Abancay. Entonces nomás tomé la 45. Me tenía que ir hasta Abancay al banco y pues mi esposo no había girado ningún dinero. ¿Cómo me regreso yo y mi hijo? Entonces bueno como acá mayormente mi esposo los conoce yo esperaba y esperaba que venga un conocido para decirle lo que me estaba pasando pues no, hasta que esperé 1 hora y pasó una 17. Me dice paisanita vamos; yo subo y le digo no estoy con mí pasaje me ha pasado esto. Ah ya paisita, sube y después me pagas me dijo. Así me trajo. Esa es la única vez.

¿Y dígame usted para tomar una decisión de hacer alguna cosa tiene siempre presente el pasaje?

Ah sí, ante de salir miro mí monedero si tengo para ir y venir porque sino... Sí, es una cosa que siempre tienes en mente. O sea porque el lugar es lejos ¿cómo te regresas? Pasaje siempre está en la cabeza.

Eso es todo. Muchas gracias. Ha sido muy amable en atenderme.

ENTREVISTA XIII

Nombre ficticio: Sara

Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 46-60, Menor

Antes de empezar, ¿cuántos años tiene?

Mi edad es 48 años, no tengo problema en decirlo

¿Usted vive acá en Juan Pablo?

Sí, vivo en esta zona hace 18 años. Casi desde el principio que se creó.

¿Y vive sola en su casa o con alguien más?

Bueno, yo vivo aquí con mi hijita. Por ahora estoy alquilando unos cuartos, que es un ingreso aparte que me ayuda a mí; con eso pago mi luz y mi agua. Veo la forma como ayudarme porque lo que nos pagan es poquísimo.

¿Y usted a qué se dedica?

Yo soy la encargada del colegio de primaria, el Hanni Rolfes, y soy la responsable de que todo esté siempre en orden.

¿Sólo trabaja aquí en el colegio?

Claro, sí, soy nombrada.

¿Entonces usted cada día...?

Sí, cada día vengo a trabajar acá al colegio. De mi casa al colegio. Está como a una cuadra.

¿Y como viene?

Caminando pues. Sí pues, caminando.

¿Por qué razones se desplaza fuera Juan Pablo?

Como te digo mayormente hago vida en Juan Pablo aunque bastante seguidito voy a visitar a mi familia que viven en Las Flores y Zárate. Algunas veces también voy a Los Olivos o a La Victoria donde también tengo familia. O sea, mayormente para visitar a mi familia y para hacer algunas compras. Me voy a Metro. O me voy a pie al "Diez", que nosotros le llamamos el Mercadito del Diez porque es el más cómodo, donde se encuentran las cosas un poco más cómodas. Mayormente los que trabajamos compramos para las emana o quincena; compramos y nos ahorramos unos cuantos centavos, ¿no?

¿Le sale a cuenta?

Claro, sale a cuenta. Y también para salir un poco del ambiente ¿no?, trabajar y vivir en el mismo sitio cansa.

Es una excusa para salir.

Así es, un poquito para relajarse, visitar a la familia; o a veces ir un ratito de paseo, pero pocas veces porque para el paseo casi no alcanza. Más es para visitar a la familia.

Y cuando sale a hacer estas cosas, ¿se moviliza en carro?

Sí, para visitar a mi familia me movilizo en carro, o sea si mayormente tengo que irme a las Flores tengo que tomar dos carros.

¿Las Flores por donde esta, más o menos?

Por Zarate. Por la orilla del río, para entrar ya a San Juan de Lurigancho, hay dos entradas: Una que se va a la mano derecha que es Zarate y otra que viene a la mano izquierda que es Las Flores, hay 2 carreteras: una que viene de frente y otra que dobla para acá, para entra a las Flores.

Ya, o sea al principio de la Avenida Canto Grande.

Claro, al principio. Tengo allí familia, dos hermanos. Éramos doce pero uno falleció.

Entonces me decía: Siempre que sale de Juan Pablo es para visitar a su familia.

Mayormente para visitar a mi familia, o a veces fin de mes para hacer algunas compras. Me voy mayormente a Gamarra o sino a Metro. Metro de San Juan que esta más cerca, o sino al que está acá en Emancipación; porque voy con un solo carro. Por ejemplo aquí la 45 me lleva hasta Abancay, me bajo en Emancipación, donde está Hiraoka, y camino como quien distraerme un rato y de paso a comprar si hay ofertas.

¿Y en caso que vaya al mercado de Diez?

Bueno, por lo general, constantemente voy allí, sea los sábados o domingos para hacer la compra de la semana. Por ejemplo aquí conseguimos las papas grandecitas y bonitos a un sol. En el día lo puedo conseguir a ochenta céntimos y a veces a setenta céntimos. Si me compro tres o cuatro kilos, me ahorro algo ¿no?, lo que es casi un sol.

Y ya tiene el pasaje para la otra semana.

Claro, en eso de la compra de las papas ya me ahorro lo que es el pasaje que ahora ha subido a setenta céntimos; por eso esta semana no he ido. Y si compro cebolla igual ¿no?, dos o tres kilos, cosas que duren ¿no?; arroz. Y por ejemplo yo soy de aprovechar las cosas que están de temporada; si hay frutas o verduras de temporada entonces aprovecho en comprar eso. Por ejemplo, ahora lo que está caro son las uvas que todavía no está en su época; esta 3 soles o 3.50 y ni modo que voy a comprar. Prefiero comprar mango, papaya o piña que esta un poco más cómodo; cuando llegue la temporada de las uvas entonces compro uvas. Claro, porque qué hago sacrificando; bueno si hay un antojito uno se sacrifica ¿no? Pero uno tiene que ver la forma de cómo economizar, esa es mi manera de pensar y de llevar mi vida porque con lo que gano no alcanza para nada.

¿Y más o menos para ir a estos sitios a comprar o visitar a sus familiares cuánto tiempo se tarda?

Bueno, cuando me voy donde mi familia mayormente, o sea ¿cuánto me demoro en el viaje?

Desde que sale de su casa hasta que llega a casa de su familia.

O sea cuánto dura el traslado. Bueno de aquí a la avenida son 10 minutos, después tomo el otro carro que me lleva cerca de la casa. Veinte minutos sea pues, casi, treinta minutos. Eso es

en Las Flores, media hora. Pero si me quiero ir a Huandoy, donde vive mi otra hermana, ya son casi dos horas. Si es a Zárate casi cincuenta minutos de aquí.

¿Y a Los Olivos?

Los Olivos, Huandoy, casi dos horas. Y a la Victoria, entre cuarenta y cinco minutos; depende como vaya el carro. Hay horas donde se congestiona más, por ejemplo ahorita irse al centro es un caos, porque la parte de Acho, como están trabajando, hay una desvío por el Rimac; entonces se demora más el carro. Espero que cuando termine sea más rápido.

¿Y cuando sale a visitar a un familiar aprovecha para hacer varias cosas?

Yo sí. Sí le saco el jugo. Cuando me voy donde mi hermana, calculo. Saliendo a las siete u ocho de la casa de mi hermana, de pasadita me voy al Metro, de San Juan. Hago mis compras, tomo la 45 y me voy a mi casa. Saco el jugo al pasaje.

Y hace varias cosas para aprovechar el pasaje...

Y el tiempo. Porque sólo sábados y domingos puedo salir, los otros días no puedo. Estoy de lunes a viernes acá en las mañanas hasta las dos o dos y media. De allí regreso al mercado, cinco o cinco y media regreso para dejar las aulas limpias para el día siguiente. Casi todo el día estoy ocupada, tiene que ser algo urgente para poder yo salir.

¿Y en su perspectiva de usuaria de transporte público qué problemas diría que tiene el transporte público?

¿En la parte económica?

No, en general, para usted. Digamos en el transporte público, sus problemas, sus ventajas. ¿Qué cosas le fastidian del transporte público? ¿Qué cosas le agradan?

Me molesta la mala atención, o sea las groserías que existe entre los conductores. Eso mas que nada, mucha grosería, mucha desconsideración para con los clientes, en este caso los pasajeros. Son muy inhumanos. Por ganar un pasajero, meten el carro, golpean el carro, gritan. Por eso yo, difícilmente que salga, salir no me gusta mucho. Pero, salgo por mi hija. Yo puedo estar todo el día en mi casa, semana tras semana; pero mi hija me dice: "Mami, vamos a visitar y a jugar con los primitos". Y de pasadita dice: "mami, vamos al Metro". Y vamos a comprar pancito, jamonadita, queso; y ya tenemos para la semana. Así un poco para mí, un poco para mi hija; me relajo, visito a mi familia, me entero como están. Como somos bastante nosotros, y no todos estamos en Lima. Una gran parte de mi familia está en Huanuco que es mi tierra, otro poco en EE.UU., otro poco en Italia, otro poco esta en Japón. Entonces, como yo no tengo teléfono, mayormente las llamadas llegan a las Flores que es la casa de los padres de mi sobrino, porque los que están fuera son mis sobrinos. Entonces llegando a la casa me entero como esta fulano, que hubo, que novedades.

O sea, es el centro de comunicación de la familia.

Claro, es el centro y ya me entero yo de las novedades.

En general cuales son las ventajas. Porque hasta ahora me ha dicho inconvenientes del transporte, ¿Alguna ventaja tiene?, ¿Alguna cosa positiva?

La ventaja, bueno ha comparación que puedo yo hacer. Cuando llegamos a Juan Pablo, hablando de experiencias personales, hace 17 o 18 años todavía yo estudiaba. Yo siempre he trabajado y he estudiado. Mi grado superior esta terminado. Y por decir yo salía a las 10:30 de la noche, estudiaba en Alfonso Ugarte, de ahí teníamos que correr y treparnos como sea al bus

para poder tomarlo. Antes existía ese bus amarillo: Enatru, teníamos que treparnos porque era el único carro que pasaba ahí y que me llevaba hasta las flores; porque cuando yo estaba sola, de 17 o 18 años, yo vivía en las Flores. Entonces era el único carro que iba hasta Alfonso Ugarte y para eso yo ya había cogido acá un terreno, o sea en el 87' me nombraron y llegué a trabajar aquí a Juan Pablo. Ahí conocí yo Juan Pablo, porque yo conocía las Flores para allá, no conocía esta zona. Bueno, en vista que yo veía lotes vacíos y nos exigían que los que teníamos un lote teníamos que vivir acá; a los que no hace vivencia al toque lo levantaban sus cosas y lo botaban. Así era como funcionaba. A veces tenía que estar una semana y por mis estudios tampoco podía dejarlo. Y acá no había movilidad, solamente llegaba hasta la Av. Wiese y eran caros, a las once subía el pasaje; yo como estudiante no podía trabajar, estudiar y para colmo el pasaje, gastos. No me alcanzaba. A veces venía dejando un día, dejando dos días, me quedaba, a veces me quedaba allá en las Flores, así en ese plan. Entonces, desde antes que no teníamos movilidad, porque desde Wiese teníamos que caminar toda esa subida, toda la Av. San Martín teníamos que caminar para llegar hasta acá. En la arena porque no había pista, no teníamos agua, en la noche oscura, no había luz. Entonces apenas llegábamos al paradero teníamos que esperar a que se forme grupos porque decían que robaban, bueno a mí nunca me ha pasado eso, pero siempre buscando grupitos para poder caminar y venir. Esa era la desventaja. Después pasó dos o tres años y pusieron una línea de carros, la 104 que llegaba a la altura de Miguel Grau, de la Av. Santa Rosa subiendo un poquito, hasta allí llegaban esos carros; la 104.

¿Dónde está el local comunal?

No, no, el local comunal era Juan Pablo; mas abajo, Miguel Grau. O sea, de la Av. Santa Rosa había un grifo, del grifo serán unas cinco cuadras mas arriba, subiendo. O sea, toda la Av. San Martín, subiendo cinco o seis cuadras subiendo Miguel Grau. Entonces, ¿no se si abra visto un canchón abajo?

Sí, sí.

Ya, más o menos a esa altura. Hay un paradero que le dicen la Pollería, antes había una pollería. Mas o menos a esa altura estaba el paradero de la 104. De ahí como todavía no había mucha gente, porque en esa época no todos vivían por acá, por el mismo problema del transporte; algunos para trabajar era dificultoso, entonces algunos como yo, se quedaban en otro lado. De ahí subieron su paradero mas arriba, hasta donde está la Capilla, el local comunal. A esa altura fue el paradero. O sea poco a poco iba subiendo, hasta ahí fue el ultimo paradero, de ahí subieron hasta por acá, más o menos hasta esa altura.

Donde para la 17

Más acá, mas abajito. Ahí hicieron su ultimo paradero. Luego lo vieron un poco incomodo porque la pista es angosta y se fueron hasta la esquina. Entraba otra línea, la 57 que entró por un tiempo, después se retiraron. No sé qué problemas tuvieron, la 104 también se retiró. Ahí es que entró la 17, que hasta ahorita se quedaron. Luego, en vista de que iba creciendo la población, entró la 45, que hasta ahorita en el paradero se quedó hasta arriba. Ahí, aparecieron los famosos picapiedras, los carritos.

En esa misma época.

En esa época o sea de la escasez de, no. Los Picapiedras son mas antiguos. Pero la historia de los picapiedras es que, en vista de que no teníamos carro, tarde la gente llegaba de trabajar y caminaba, no faltaba la gente hábil e ingeniosa que tenían su carrito viejito o su chatarrita ¿no

se si habrás visto el programa de Pedro Picapiedra que va con su carrito que por parte va corriendo?.

Sí, Sí.

Ya pues, se les daría la idea. Porque no hacer transporte de subida y de bajada con sus carritos viejos. Como eran tan viejitos los carritos que a veces subían o bajaban y se quedaban en medio camino los carritos, le pusieron su apodo de los Picapiedras. Esa es la historia de ellos. Yo decía, ¿Por qué le dirán los picapiedras? Y era porque esos carritos eran por lo general chancados, chocaditos, sin color, parchaditos. Ya poco a poco se han ido formalizando y ahora ya hay dos o tres líneas. Han pintado sus carritos, algunos son verdes y otros son blanquitos. Inclusive han remodelado sus carros, otros han comprado otras unidades, se han organizado como una empresa de transporte. Y así poco a poco ha ido creciendo hasta lo que es ahora. Ya tenemos los carros que entran para todos lados, poco a poco el camino se ha ido haciendo. Toda esta parte de acá tampoco existía. Por ejemplo las partes altas de los cerros también son recientes, cinco a seis años. Porque antes era solamente Juan Pablo, la parte de abajo, y conforme ha ido creciendo, han ido entrando mas unidades

Y más o menos, ¿Cuándo fue el cambio de pasar de la 104 y la 57 a la 45 o 17 que es ahora?

Primero abajo entró la 104. Porque yo empiezo a trabajar en la primaria, en lo que es ahora secundaria abajo; en el 86' nace la escuela primaria, abajo, como primaria, donde ahora está secundaria. Esto fue en el 86. Yo llego en el 87. Será en el 89 o 90 más o menos, la 104 abajo. De ahí la 17 llegará casi también por esa fecha, exactamente no podría decirle.

Para usted, aparte del trabajo, el hecho de desplazarse ¿qué tanta necesidad es? Dicho de otro modo, si no se pudiera desplazar en los carros ¿qué seria de usted y de su familia?

Tendría que ir a pie, me demandaría mayor esfuerzo físico por caminar. Bueno, pero siempre hay un modo; por ejemplo en la sierra no hay carros pero no por eso se deja de visitar a la familia. Sino que la costumbre de uno de ir mas rápido, subes al carro y minutos después ya estas en el otro lado. Y yo ya he hecho la prueba y desde aquí llego a Las Flores.

¿Caminando?

Caminando.

¿Cuánto tardó?

Desde aquí casi una hora.

Hay gente que para ir a trabajar cada día tarda mucho más en carro.

Ah sí. Y a veces que el pasaje te cuesta más. A veces no es tanto la distancia, sino las vueltas, las paradas. En sí la distancia no es tanto, caminando se puede acortar. Caminando uno puede acortar camino, pero en el carro uno tiene que sujetarse a la ruta que tiene hasta esperar a que llegues a tu paradero.

¿Para usted qué tan necesario es visitar a su familia?

Es necesario por cuanto así estoy más enterada de lo que pasa en mi familia. Los veo, comparto un desayuno, un almuerzo, veo un video junto con ellos, me entero de lo que pasa con los chicos, cómo van en la escuela y también les cuento que es lo que pasa con mi hija. Así un poco como que la familia se integra, se estrecha la relación entre nosotros.

¿Y eso les permite darse apoyo entre unos a otros en un momento dado?

Ah sí. En mi familia todos y cada uno por su lado, cada quien hace su vida; pero en el momento que pasa algo ahí si todos estamos allí. No somos de meternos y decir: "mira se peleó". No, mi familia no somos así. No tomamos, no somos de vicios. Pero si hay un matrimonio, un cumpleaños, un bautizo, ahí sí todos estamos allí.

Y si por ejemplo sus hermanos tienen hijos para cuidarlos, o si le pasa algo y tiene que salir o viajar, su hermana viene a cuidar a su hija ¿en este caso se apoyan unos a otros?

Sí, sí.

Existe una necesidad de mantener una relación; porque pensando de una manera egoísta, aunque ya sé que no es el caso, de alguna forma pensará: "yo necesito estar bien, visitar a mi familia, disfrutar de ellos, etc; para que el día que me haga falta ellos me puedan apoyar. Por ejemplo hay personas que no les importa para nada la familia, no van a visitarlos y después el día que necesitan no reciben apoyo. Es como un: yo vengo, visito, al mismo tiempo tú me apoyas, otro día te apoyo yo. También las familias salen adelante gracias al apoyo"

Ah claro, entre la familia tienen que apoyarse. Nosotros a pesar de que actualmente somos 11 hermanos, no con todos me frecuento, por la distancia pues algunos están en Huanuco. Más me frecuento con los que están en Las Flores, porque yo me he criado allí. O sea esa cosa es como una cosa paterna, yo me he criado con una hermana mayor, por parte de padre, he vivido con ellos casi toda mi niñez y mi juventud. Llego a allí como si fuera mi casa paterna.

¿Se siente como en casa?

Claro, es como mi segunda casa.

En cambio con mis otros hermanos es distanciado. Pero de que llego, llego y nos vemos. Mayormente 5 o 6 hermanos nos reunimos cuando hay matrimonios, bautizo, cumpleaños o navidad y año nuevo. A veces dicen: "te vienes porque vamos a reunirnos en tal casa", y ya sabemos que todos nos vamos a reunir.

Hay una buena relación entre ustedes.

Sí.

Me imagino que aparte de visitar a la familia y las compras, tiene que llegar a otro lugar de Lima por otras cuestiones como tener que pagar la luz y el agua. ¿Siempre que ha querido movilizarse por Lima ha encontrado con qué llegar?, ¿ha podido llegar?

Bueno, yo soy de poco salir.

Pero en los últimos 20 años.

Bueno si me dan la dirección. A mi me tienen que decir: "llega a tal sitio, tome tal carro, qué línea, o que hará, donde me bajo; ahí sí. Con esas señas si llego".

Si podría llegar a todas partes en carro.

Sí, no hay ningún problema.

¿y a todas horas?

A todos horas no sabría decirle. Mayormente yo viajo de día, de noche no mucho. Solo cuando estudiaba, y era de donde estudiaba a Las Flores, y de las Flores allá.

Y cuando se desplaza, ¿cuánto tiempo tarda más o menos en tomar el carro?, o sea desde que llega al paradero hasta que pasa el carro.

Ahora, dos minutos será. Antes si se demoraba. Yo me acuerdo cuando estudiaba ahí en el paradero de Alfonso Ugarte teníamos que esperar a la única línea que pasaba por ahí y pasaba cada media hora. Y si se pasaba ese carro, olvídate, esperar al otro que llegue y el otro venia lleno y a esa hora pues qué hacer. Caminar hasta Abancay porque sino no tenias pasaje para otro carro. Ibas hasta Abancay y de aquí si habían carros. Ese era mi problema, ahora como ya no salgo no tengo problemas.

Y cuando sale o lo poco que sale, ¿Cuánto tiempo más o menos espera al carro?

Será pues un cuarto de hora o veinte minutos. No mucho. Hay bastantes carros.

¿Usted cree que la renta familiar o el dinero que entra para la casa es un limitante para su movilidad?

En mi caso sí. Yo me tengo que medir. Al menos ahora gasto más, mi hijita ya esta grande y gasto doble pasaje. Cuando estaba pequeñita al menos la cargaba y gastaba un pasaje. Pero ahora cuando tengo que salir y tengo que sacar mi cuenta. Tengo que decir: "mira, aquí bajamos, aquí subimos, cuánto vamos a gastar". Tengo que sacar la cuenta del pasaje porque sino como llego.

Por ejemplo, de los ingresos que entran a su casa, ¿Qué porcentaje gasta en pasaje? Tal vez un 20% o un 15%.

No, yo estaré gastando lo mínimo. Por ejemplo de Las Flores me gasto un sol, de allá otro sol, más mi hija, como cinco soles entre ida y vuelta. Bueno, ahora que ha subido el pasaje serán 7 soles en fines de semana. Ahora si salgo toda la semana serían 20 soles por lo menos.

Incluso Ud. que tiene la ventaja de no gastar pasaje para ir a trabajar cada día, incluso así tiene que medirse.

Ah, sí.

Por que hay muchos que dirían: "lo que me gasto en pasaje diario, esto lo reúno para salir el fin de semana. En su caso, incluso no gastando entre semana, ¿tiene que medirse?

Sí.

Y en el hogar y en la casa, ¿qué es en lo que gasta más?

Bueno, en lo que gasto más es en la comida. Es todos los días y es algo que no se puede descuidar.

Y después de la comida, ¿vendrá el transporte o vienen otras cosas?

Después de la comida vendría pagar luz y agua, comprar el gas y después vendría el pasaje.

Y cuando no tiene plata para el pasaje, ¿Qué es lo que deja de hacer?

Si no tengo plata para pasaje no salgo.

No sale.

No porque me tengo que medir si voy a gastar 7 o 8 soles en pasaje y veo que eso me alcanza para comprar pollo, entonces mejor compro pollo. O sea dejo de salir una semana o me compro una botella de aceite. Porque no todas las semanas salgo, a veces salgo dejando una semana, bueno, si hay urgencia tengo que salir.

¿Y ha perdido alguna oportunidad de empleo por no poder pagar el pasaje? O de repente tuvo que ir al médico y no pudo ir porque no tuvo plata para el pasaje. O aunque Ud. sea

nombrada pero de repente conseguía un trabajo mejor en otro lado pero como no había plata para pagar el pasaje hasta allá ni siquiera fue a ver el trabajo. O quizá quisiera capacitarse más y no tuviera para pasaje.

Sí, en mi caso yo quisiera estudiar pero saco mis cálculos y no me alcanza. Uno para la movilidad y otro para, no se, cuadernos. Ahorita, no me alcanza.

O sea que la plata le limita su desarrollo personal.

Si.

O sea que si tuviera par pasaje ...

Claro, pero no sólo el pasaje, también hay que pagar los estudios. Si es una academia, un instituto particular hay que pagar la mensualidad. A parte hay que tener para copias o para textos. Por lo menos ni sueldo no.

Limita un poco su crecimiento y de mejorar la calidad de vida.

Sí, sí.

Muchas veces simplemente por no poder pagar pasaje.

Sí, eran todo ¿no?, pasaje y ... pero no sólo es el pasaje. De repente yo puedo conseguir un libro o sacar una copia. Es un gasto y no hay de donde salga.

Y en algún caso en que Ud. haya tenido la necesidad de salir de Juan Pablo para hacer alguna cosa, por alguna urgencia médica, o algún familiar estaba enfermo y no haya tenido para pasaje, ¿Qué ha hecho?

Bueno si hay alguna urgencia, prestarse. Prestarse y luego devolver.

¿Si es algo que no es tan urgente?

Si no es urgente no voy.

No va y deja de hacer algo que hubiera hecho.

Claro.

O por ejemplo, puede que en vez de tomar un carro vaya caminando a ese lugar.

Ah claro, sí.

Eso si lo ha hecho varias veces.

Caminar sí.

Por ejemplo para ir hasta las Flores gasta S/. 1.50, pero si camina hasta Wiese se ahorra 50 céntimos, eso si lo he hecho.

De ida podría ser, pero la subida si es brava, la bajada lo puedo hacer.

Puede sustituir un viaje en carro por un viaje caminando.

Sí, al menos cuando estoy en el centro camino. Cuando estoy en Abancay, Manco Capac. Para unas cuadras tomar carro, no.

De repente si tuviera plata tomaría carro...

Ah claro, pero si no tengo camino y ya está.

¿Y alguna vez a utilizado o sabe de alguien que ha utilizado una estrategia extraña o rara o alguna forma de no pagar pasaje? A mi me contaron esta mañana, conversando me dijeron: "yo no lo he hecho pero mis amigos a veces suben al carro, y por necesidad no por cara dura, se suben al carro y se buscan la forma de hacer para no pagar pasaje". dicen: "Señor, este carro no va por donde yo quería" y se bajan.

Si, las pocas veces que viajo he visto que algunos se hacen los borrachitos. Hay veces que se ponen a discutir con el cobrador y ellos se hacen que están borrachos y así van avanzando cuadras. Algunas veces los botan pero otras siguen ahí hasta su casa o donde sea porque se paran solitos y se bajan. También hay algunos que dicen "ya te pagué".

Más o menos que cosas ha visto

Mayormente se hacen los borrachitos o serán realmente no se, pero se ponen a discutir con el chofer. "Señor, su pasaje", "No, ya te dí"; y empiezan un lío. O también puede ser la otra parte, que el cobrador le haya recibido y no le quiera dar el vuelto. Si uno no ha visto desde el comienzo la pelea no puede saber. O señores que suben y no pagan. Dicen: "Sabe que, no tengo" y se bajan.

A veces, yo digo, no es por cara dura sino por necesidad.

Sólo Dios lo sabe.

Siempre pregunto a las personas si alguna vez para ahorrarse el pasaje se ha quedado a dormir en el trabajo o por caso de necesidad, imagínese Ud. alguien que trabaje en el Callao, que cada día se gasta la plata de ida y de vuelta, de repente a veces se queda a dormir en el trabajo o personas que tienen un trabajo en Ventanilla y tienen que ir a Villa El Salvador y para no gastar en el pasaje se quedan a dormir.

¿En el sitio de trabajo?

En el sitio de trabajo o en casa de un familiar. En su caso no porque Ud, vive cerca, pero ¿conoce a alguien?

En mi familia no. Pero acá en el colegio sí. Cuando estaban haciendo la parte del cerro vinieron unos trabajadores que venían de Huaycan, otro venía de Puente Piedra y como trabajaban acá y es poco lo que les pagan entonces se quedaron a dormir. En esa época no habían clases. Por ejemplo hubo una época donde no hubo clases, entonces se quedaron en este saloncito de acá que no lo estaban utilizando, hicieron entre las bolsas de cemento una camita y como había una señora que vivía acá y estaba como guardián, entonces les preparaba sus alimentos y se quedaron a dormir. La cosa era ahorrarse el pasaje de irse hasta allá, el tiempo. Eso es lo que he visto, pero si hay personas que se quedan en el trabajo.

Y el caso más extremo todavía sería de personas que tienen un trabajo fijo; por decir, una persona de Juan Pablo que trabaja en el Callao, que cada día este yendo y viniendo gastando en pasaje y que al final decida irse de Juan Pablo e irse a vivir cerca de su trabajo. Que le salga más a cuenta alquilarse un cuarto.

Claro, depende en que medida le es favorable el alquilar un cuarto. Ahora si la familia no es numerosa también ¿no?, porque si es numerosa, tienen varios niños, estudian, hacer el traslado de los niños. Una mudanza es terrible. Adecuarse a otro ambiente. De repente si es una pareja que recién esta empezando fácil que se acomode, alquila un cuarto.

O me imagino yo a una persona que vive aquí, el trabajo que tuvo que conseguir un lote, para poder construir y tener su propia casa; no le va a dejar así para irse a otro lado a alquilar

cuarto. Yo me imagino más a un hijo de una persona que tiene su terreno acá, que tiene trabajo lejos que en vez de gastar en pasaje cada día prefiere alquilar un cuarto en algún lugar.

También por seguridad, imagínese por acá.

[Por problemas de audio ha sido imposible transcribir la última parte de la entrevista]

ENTREVISTA XIV

Nombre ficticio: Aurelio
Grupo de análisis: Muy pobre, Varón, >60, Menor

Antes de empezar ¿cuantos años tiene?

Tengo 62 años; ya ahorita tengo 62.

Y se dedica básicamente a...

Al transporte. Sí, he trabajado, ya tengo como 25 años, así de palanqueo. Carro nunca he tenido, propietario nunca he sido. Trabajé con un señor que... esta casita me ayudo a hacer, a levantar poco a poco, sufriendo, sufriendo. Así nomás dice quedo también pues, ya no hay mas pues, como el hombre vendió su carro, me dejo como ese momento ya como 8 años, 10 años, pues antecito trabajaba con ese carro casi todos los días, no me hacia faltar el trabajo. Y él vende su carro y ahí me quede sin carro, sin nada ya pues. Ahora voy a la empresa a trabajar dos veces tres veces a la semana; a veces para comer nomás gano pues. Ve que tengo criaturas que todavía están en colegio. Gano un poco, a veces pa que coman nomás porque ya pa techo ya nada pues. En la mañana voy a trabajar y en la tarde vengo a las diez las once pues a veces; cuando trabajo. Si no trabajo me vengo a mediodía, por [inaudible] porque no hay plata. A veces tiene que venirse así o pie así también ahora que esta caro el pasaje.

¿Por qué acá en la casa vive usted, su esposa y sus hijos?

Mis hijos nomás; porque tengo dos jóvenes... No hay trabajo joven, buscan ellos y no consiguen. Ahorita no hay trabajo. Quieren trabajar y no hay pues. Mis hijos... Nada más, mi esposa y mis hijos aquí vivimos.

¿Cuantos hijos son?

Mis hijitas son 2, la niña y mi Lisbeth. Después ya mis hijos: mi Helmer, mi Lucho, mi Maycol y mi Cocacho. Son 6 personas.

¿Y ustedes dos 8?

Sí 8. Y mi hijita pues acá su cuarto, tiene su pareja pues. También no trabaja; no hay trabajo. No consiguen trabajo mas que todo; quisieran ellos trabajar. No, no, ellos quieren pero van a buscar, a veces no hay ni pasaje, y para que puedan encontrar trabajo... de acá para irse pa Huáscar y de ahí por el centro y no consiguen. No hay pues. Su plata no tienen. A pie nomás regresan. Y así es: encuentran un trabajito, trabajan como 20 días o un mes y pucha, ya no hay trabajo. Y así nomás. Como al terminar su estudio yo le dije estudien. Y nada pues, así nomás lo dejaron. Ya no quieren. No había mucha ayuda. Como suelo trabajar... yo y mi esposa así nomás trabajamos pues.

¿Por que usted cuando se desplaza es sobretodo para ir a trabajar?

En la mañana, a las 5 de la mañana salgo yo de acá. Con un carro voy hasta el cruce, del cruce ya como 9 o 8 cuadras; 8 cuadras será pues. Del cruce de la pista me voy a pie a

Mangomarca. Hay momentos si tengo tomo mototaxi. Cincuenta me cobran. Pero son 50 céntimos. Y ahora quieren 70 ya, no pue. Mejor con algún pata que hay... de acá saliendo a las 5, 5 y media estoy ahí. Y de ahí camino como 20 minutos hasta Mangomarca. Ahí está en Los Regadores el local de cocheras de la empresa. Ahí nomás es que salimos a encontrar trabajo.

¿Y usted se va cada día allá

Todos los días voy a Mangomarca.

...a ver si le dan trabajo?

Sí, sí, sí.

¿No es nada fijo ni mucho menos?

No, así pues todos los días voy. Como una rutina. A veces no hay trabajo y no me dan pues. Ya calculo. A veces los días lunes y martes es días que ellos no dejan trabajo. No dejan ya que están angustiados por el trabajo. Miércoles, jueves y viernes ya ese día tienen dos días que han trabajado. Ya dicen a ver Zelaya toma trabaja. O sino yo estoy sentado hasta las 9 o 10 de la mañana. Se dan una vuelta ellos y ahí te llaman, ahí te sueltan. Ya tu das dos vueltas, dos vueltas y media. Puedes trabajar así nomás pues; por que ahí no hay ni seguro, no hay nada tampoco pues. Una empresa así nomás no te aseguran nada.

¿Y menos para tan poco tiempo?

No nada, nada. Solamente te dan trabajo nomás pues; trabajo sí, cualquier rato cuando se cansan te dan. Después no te dan.

¿Y me dice que para ir hasta Wiese toma los Picapiedras?

Sí, para ir al trabajo, a la empresa, voy con Picapiedra hasta Wiese, de ahí tomo otro carrito hasta el cruce y de ahí a pie. Como le digo son como veinte minutos caminando hasta Mangomarca.

En el mejor de los casos en mototaxi y sino a pie.

Si, si, así es. A veces nomás moto; y sino a pie nomás. Porque caminar a uno la hace bien también. Camino como casi 20 minutos nomás y llego rápido.

Y dígame, ¿como usuario del transporte publico, no como chofer, usted cual diría que son los principales problemas que se encuentra?

Acá, como usuario, eso no mas que único movimiento que no vamos con otro carros. Hay también línea acá; pero ellos muchos demoran. Como tienes ahora la 17, sale de ruta desde acá, sube despacito, van gateando. Vas caminando, subes ahí y van despacito, no avanzan pues. Al sitio que yo voy más de una hora seguro llegan; o 45 minutos. En cambio con Picapiedra mas rápido se va. Y de la Wiese los carros mas rápido corren. Usted mismo también vera pue. Ahí pum bajas y agarras otro carro rapidito va. Estas dos líneas que hay demoran, demoran a veces. Entonces pasaje ellos cobran casi un sol veinte. De acá a Wiese que va la línea 45 y 17. Y andándose con Picapiedra gastas 20 céntimos mas. Porque esta semana han subido el pasaje. De todas maneras algunos chóferes te llevan pues. ¿Quien te va a querer dejar ahora como es la vida, como está la vida? Más que si tu le dices así "hasta cruce", tiene que llevarte pues. Si él deja hay otro que viene y te levanta. Porque como es la necesidad pues. Yo trabajo en transporte, yo se por eso pues. Ahora ni los propietarios cobran pues. Están bien, bien... no esta bien como antes, pues antiguamente los propietarios eran

pues, como dice el dicho, hasta tenían dos o tres canales como dicen por ahí, dos o tres mujeres. Pero ahora... mira, yo trabajando, haciendo 210 o 220 al día, yo pal dueño le estoy dejando solamente como 50 o 60 soles. Mayor parte se va en petróleo.

¿Eso lo tiene que pagar usted?

No, con el trabajo que se hace, se saca el bruto, y al bruto se saca así y con eso tu tienes que pagar petróleo, tienes que pagar al cobrador, tiene que alimentarse chofer y cobrador, después aceite, otras cosas mas... Haciendo todo el gasto recién te sacas un centavo para el chofer. Cuando tu das tres vueltas ganas 20 o 25 soles, 20 soles, 18 soles. ¿Qué chofer me va decir que yo me gano 45 o 50 soles? Por eso ya no pues, no es como antes. Antiguamente sí no había mucho carro, había poquito carro. Cuando el señor este chino, chino rata, este sinvergüenza de mierda que después de joder todo se largó robando plata todavía, se agarró todito, abrió todo, se metieron combis, se metieron con toditos los carros. Ahora todito hasta de tu puerta sacan pasajeros. Y así pues ha bajado el trabajo todito. Ya no hay... Ahora propiamente tu gente que va directo ese nomás llevas. A veces está un poquito bien transporte pero no se puede como antes. Antiguo yo sí trabajaba antes. Pero ahora ya no.

Dígame, ¿a parte de para ir a trabajar toma el carro para ir a otros lugares?

Algunas veces con Picapiedra a Huáscar nomás; mercado Huáscar a hacer compritas nada más pue. Para otra cosa... para el centro de trabajo. Eso nomás. Más no hay también donde ir ya. A veces me voy a la mercado a hacer las compras para cocinarlo. Más también la familia de mío también no hay mucho. Tengo mi hermano, dos hermanitos; un hermano está en... vive por acá en Mangamarca. A ese le veo siempre. Y otro vive por aeropuerto: Tomás Valle. A ese le veo nomás... Ya al aeropuerto que vive no voy tampoco pues. De vez en cuando nomás. Cada su santo, algunas veces; cuando hay motivo. Tiene que pasaje pagar el doble; es lejos pues. Pagando un sol cincuenta seguro y allí ya pasaje pues por lo que han subido.

Y los días domingos o los días que tiene descanso ¿qué es lo que hace?

Si, si, cuando no hay trabajo nomás yo descanso. Los días sábado y domingo yo más trabajo porque esos días hay más trabajo para mí. Otros días, por ejemplo los lunes y martes, yo me quedo acá pues mi señora se va a veces a lavar ropa también ella. Algunas veces lava ropa. Una vez, dos veces, si encuentra lavado va a lavar ropa; y ahí gana un poquito para poder vivir, sobrevivir pues. Días que estoy acá ella sale a lavar ropa. Ya más tarde seguro ya viene; a 4 o 5 de la tarde. Así estamos ya tantos años viviendo yo con ella; ya con mi pareja estoy como 25 años. Nosotros venimos de... Antes vivíamos en Puente Piedra pues. Como yo trabajaba siempre en 104 la empresa... Y de ahí yo iba una vez a la semana a la casa a ver a mis hijos. Yo me quedaba a dormir en el carro, en el mismo ómnibus que manejaba.

¿Usted se quedaba dormir en el mismo carro? ¿Llegaba a la empresa en la noche después de trabajar todo el día y ahí dormía?

En la puerta de su... En aquel tiempo no había siquiera empresa bien constituida. Ahora tienen su cochera. En la puerta del dueño del carro ahí me quedaba a dormir. Como para ir a Puente Piedra y de nuevo ir a la mañana siguiente pues y terminaba de trabajar tarde hasta la 10, 10 y media ir para allá y venir era un poco pesado. Así que dormía en el carro nomás. Así pues ya, una vez a la semana iba a ver a mis hijos. Mis hijos los mayores crecían y no me veían. Ya ella sola mi esposa nomás los criaba. Y dije "no pues, vamos a buscar terreno cerca del trabajo". Yo trabaja por acá también antes. Antes no había la 45 sino el 104^a. Ahí yo trabajaba. Trabajábamos acá abajito hasta el mismo Posta era paradero. Y de ahí ya el señor... de acá de dirigentes de acá... el señor Requena me dice: "Zelaya ¿si tú dices que no tienes donde por

que no agarras un terreno acá? Ahorita debe de ser". "Ya", le dije, "en vez de estar viviendo lejos mejor de una vez". Y este terreno me agarré pues. Y así, dejando todo, me traje a mi familia. Mi señora no quería ir porque en Puente Piedra vivía con sus tíos. Y le dije: "¿vas o no vas? Ahora o nunca", dije. Este mi hijo hombre son de acá de Juan Pablo. Acá han nacido ya. Porque los otros son de municipalidad de Puente Piedra. Así es que me los traje y ya pues. Aquí ahora ya tenemos, pues como si quiera donde caerme muerto. De aquí nadie te va a botar, ni a mis hijos. A ver, como está la vida, para poder estar en la calle también así para... son jóvenes, no tienen trabajo. Siquiera tienen, carajo, pa que duerman acá. Y si no tienen trabajo, no consiguen, no tienen donde dormir. Ya una vida muy triste cuando uno no tiene nada, no tiene donde quedarse. Ya en su casa, en su corralito, sin comer carajo. Bebiendo agua tomaran, si tomaran. Ya tengo título de propiedad, ya saque título de propiedad. Hay la luz, todo. Acá a nombre mío he puesto. Así es, joven. Desde Puente Piedra hemos venido acá a Juan Pablo.

¿Cuántos años hace que están acá?

Acá ya estamos como... Maycol ¿cuántos años tienes? [Maycol: "Once"]. ¿Once? Entonces estaremos como 13 años ya. Ya cuando hemos estado acá... Mi hijo el Mayquito ya termina ahora sus estudios de primaria, su sexto año de primaria termina. Él ya nació acá. Después ya mis otros hijos son de municipalidad de Puente Piedra. Este ya son de Lima. Aquí mi chinito también es de Lima.

Y dígame una cosa ¿cuando normalmente tiene que ir a alguna lugar acá en Lima, sea donde sea, sea para el trabajo o para visitar a sus hermanos, al aeropuerto o así, o por alguna cosa esporádica que tenga que ir a otro lado, siempre ha podido llegar en carro a estos lugares?

Sí, sí, con carro nomás se va. Agarras Picapiedra y acá en la Wiese hay para aeropuerto unas combis, la R-28. Ese nomás agarro y me voy a Tomas Valle; con ese carro nomás. Y ese carro también te trae hasta acá. Y así nomás es la vida que pasamos cotidiano. De mi trabajo también en la noche hay veces me vengo. Hay carros en la Wiese toda la noche hay. Trabajo a veces hasta las 10. Ese rato vienes a Wiese o de cualquier sitio sales a ala ruta este de frente ahí encuentras.

¿Encuentras a cualquier hora de la noche?

Encuentras cualquier hora: a las 12, la 1. Aunque mayor parte... yo soy una persona que ya a las 10 estoy en mi casa. 10 y media a lo mucho, y no me quedo en la calle. Nunca me he quedado en la calle. Alguna vez las 11 mucho ya. Con los Picapiedra pues. Los Picapiedra trabajan hasta las 12, la 1. Hay un Picapiedrita que amanece todavía ahí. Un chofer esta ahí sentadito. No se retira.

Y dígame cuando a tomar el carro, sea cual sea, para ir a trabajar en la mañana, o en la tarde cuando se regresa, o para donde sea que vaya, ¿normalmente tiene que esperar mucho que pase el carro o ahí mismo pasa?

No... hay veces... hay muchas líneas que pasan. Por ejemplo que vienen así por la Wiese, al óvalo de Magomarca, cuando yo salgo 10 y media o cuarto pa las 11 ahí a la pista; entonces hay todos los carros que van a Montenegro, bastante línea hay. En uno de esos carros me subo y me vengo hasta San Martín, acá a San Martín pues. Y ahí ya los Picapiedras están esperando pues que me suba acá. Y también de mañana, de tarde, igualito nomás es. Allá en Wiese hay carros, puta, toda la noche. Cualquier rato. A partir de las 12 de la noche cobran más, 50% suben pues. Y ahora también han subido Picapiedra. Más bien estoy pensando irme nomás con este, este chancloncito que dicen pues. No voy a pagar mas pues. Yendo con Picapiedra

gastaría 70. De ahí también estos carros de repente quieren un sol. Y un sol setenta va ser. Yo tengo posibilidad de pagar 2 soles nomás por que no hay pues. Y si no trabajo, no encuentro trabajo, y pa regresarme tengo que tener mi sol de todas maneras; para poder regresarme siquiera a Wiese. Varias veces de Wiese de abajo yo me he venido a pie. Cuando no tengo plata por ejemplo, no hay, y ellos no quieren llevar pues. Antiguamente cuando no había Picapiedra todavía, como carnero venia gente. Y yo, cuando terminaba de trabajar en la noche, ahí todavía veía a la gente viniendo a pie. Ahora, cuando hay plata, tenemos un sol, no voy a estar caminando desde abajo. Pero cuando uno esta misio, tu le puedes decir "te voy a pagar arriba" y si no tienes el chofer te pega. Algunos son jodidos pues, te quita tu camisa. Está jodido, son malos. A pie pue. Después antiguamente cuando no había de acá pues yo me iba a pie pue. Temprano me levanto a la 5 de la mañana. Yo ya estoy despierto andando ya. Veo que no tengo y me voy a pie pues. Rapidito, bajada, a lo menos corriendo, corriendo rápido. Y ahora con estos hay tres empresas. Con uno de ellos con un solcito, pagándole diciéndole "hasta tal sitio voy y le voy a pagar un sol"; él dice "no". Entonces otro viene, otro te lleva. Andan vacío los carros. ¿Un chofer va a querer dejar un sol? Nada, como esta la vida ese sol se va arrepentir más abajo: "carajo, como no traje".

Hacen lo que sea por un sol ¿no?

Claro pues, no te dejan, de todas maneras te llevan; ahora como esta la vida. Ahora el petróleo esta 9 soles 40 ya subió ya; por eso los pasajes lo han subido.

¿Y ahora hay que aguantar me supongo también?

Mucho tiempo han aguantado. Ahora como le digo los propietarios ya no pueden mantener su carro: viene reparación, viene la llanta, viene una cosa, otra cosa. Como yo trabajo, yo sé, es bien triste pa que mantengan su carro.

También que la municipalidad les exige que el carro este bien paradito.

Ahora la ordenanza municipal, a nosotros nos ha castigado también. Nos han castigado dos días: lunes y martes. El código M-35 es de 104, de la empresa. Entonces como hay compañeros que no han hecho trabajo y como nosotros pasamos por Canal 4, por Santa Beatriz, y un día sábado había dicho pues a un compañero, pero bien inútil el chofer con la señorita, hay una mujer que cobra ahí pues; está llevando a un reportero, a un joven periodista, y lo ha bajado en la mitad antes de llegar. Tiene razón municipal pue; y el reportero que carajo se ha quejado a la municipalidad de la empresa, y el señor alcalde nos ha puesto penalización: por dos días ningún carro trabaja de la empresa 104.

¿Al final también el que sale perjudicado es el pasajero no?

Ahora el pasajero, el chofer, el cobrador. Hay como 60 unidades que hay; ese 60 parado pue no puede ni salir a trabajar. Porque si sales te va a caer una multa, el gerente dijo. Cualquier disturbio señores propietarios pueden salir a trabajar hacen lo quieran pero cuídense. Saben la SOAT, saben los policías de tránsito. Si te agarran, hay un papeleta de 6 mil soles y depósito. Y un carro viejo que no cuesta ni tres mil meten al depósito y no hay como sacarlo. Ahora los simples están a precios de tres mil dólares, dos mil quinientos. No, un custer no hay tampoco. Todo carro viejo nomás. Así nomás, meten al deposito ya sacan. Metes 6 mil más depósito son 600, total son 6600. Y 30 soles diario cuando te meten el carro al deposito; cobran treinta soles diarios. Si sacas o no sacas ¿qué le va a interesar al alcalde? No le interesa nada que siga quedando. Más sigue pagando. Y por eso también propietarios cuando te metían al depósito al día siguiente nomás había que ir a buscarlo, antes de que se cobre mas. Prestando plata sacan su carro pue. Si siguen mas quedándose... Yo varias veces he sacado el carro del

depósito de unos amigos. Cuando no tienen brevete a uno le llevan pues. A mi en cambio más bien yo tengo mi brevete pues. Me lo han actualizado para 3 años más. Yo digo "de repente ya no me dan ya brevete". Y como ahora recién poco tiempo fui a municipalidad a dar examen y me dieron pues hasta el 2006. Este es mi brevete. Yo soy profesional especializado. Porque... hasta el 2006 me han dado. Con esto trabajo pue por que a veces me dicen: "sácamelo pue Zelaya por favor". Porque no tienen brevete. Con esto tu tienes que entrar al depósito. Y todavía te dicen "¿quieres sacar o no? Sino que se quede nomás" dicen. Son jodidos ahí los policías. Y tengo que ir. Como no estoy haciendo te dicen "ya te voy a dar tu vueltita". "Ya pue vamos". Ya lo llevo, saco pue su carro, lo traigo, rápido sale pue. Si se sigue quedando mas es mas peor para el dueño. Ahí hay dos tres carros que se han quedado en el depósito. Ya no han podido sacar. Ya por la papeleta que tenía.

Entre la papeleta y lo que tiene que pagar ya no...

Ya no cubre, ya no.

Ni vendiendo el carro ya no...

Ya no sale, ahí se queda. Se quedó para siempre. Ya tenía su carro, su tarjeta de propiedad... Y esos carros después la municipalidad lo remata pues. Y si no sacan en un año o así, por pedazos lo rematan por pedazos, por parte la fundición así.

Y antes me estaba contando que cuando no tenía plata... ¿qué cosa hace? ¿Si usted tiene que salir a trabajar igual, muchas veces lo que hace es caminar?

Sí. Antiguamente, no había ni Picapiedra. Íbamos caminando hasta Wiese y de ahí siempre agarramos. Como yo he trabajado en 104 nomás, yo en otro sitio no he trabajado. Ahí estoy como casi más de 28 años ya. Y ahí voy aunque sea a pie pues. Tiene que ir. Porque tienes que llegar como sea de todas maneras. Como la hora que salimos de allá mayor parte es siete o siete y media entonces buscamos sitio pues para poder llevar algo. Para irse vacío. Ahora como es, no ganas nada. Mejor terminas tarde, sales un poco tarde.

Pero por lo menos llevas algo.

Algo ganas. Como te digo pues ahora muy caro el petróleo. Eso es. Movilidad nunca he tenido. Así nomás es. De acá de Wiese alguna vez a pie pues.

Y si alguna vez que no ha tenido para el pasaje, para ir hasta Wiese para tomar el carro...

No, no, siempre he tenido 2 soles, 3 soles. ¿cómo no vas a tener. Todo misio tampoco.

Entonces le voy preguntar al revés, usted como chofer, seguro que se ha encontrado con mil casos. ¿Cuando la gente no tiene con qué pagar como hace? ¿que excusas da?

Hay gente que sube y se sienta nomás, no te dicen nada. Ya cuando están cerquita a su casa, por ejemplo cuando de están de Huanta a 2 cuadras, 3 cuadras, te dicen: "no hay, no hay, maestro mi plata no hay, no tengo maestro". ¿Y qué le va a decir el cobrador o el chofer? "Bájate pues". ¿Qué vamos a hacer? No le puedes decir ni suerte. "Ya bájate pues". "Gracias maestro, disculpa" y pum se baja. Así nomás pues. Después otros te dicen "maestro tengo pue cincuentita, tengo setenta. A lo que es ahora un sol o un sol veinte el pasaje. Pero ¿quien va dejar pue? Tiene que llevar por eso. "Ya ya, sube nomás". Y ahora todavía que hay multa. Los chismosos, los soplones de otros que llaman empresas que van a poner con decirte que al que cobra china le van a castigar por decirte con 4 días, 5 días. Así ha dicho el gerente en asamblea. Entonces ahí tienes que ser bien práctico porque puede ser inclusive él mismo que puede pagarte 50. Y investigador como ese va a apuntar el número del carro pum tal hora, le

he pagado 50 y todavía él me ha dicho. Si una persona más o menos que es transportista se conoce, se le ve de lejos que es. Si te dice "china", "no, no, acá cuesta un sol el pasaje; o un sol veinte es el pasaje, un sol". "No pue maestro". Y así cuando dicen, ya pue tendrás que atracarlo ¿no? Es la pobreza que a nivel nacional, carajo. Que no se puede, bravo es. Y así hay gente que te para y ya subió el pasaje y te paga y pum te dan. Otros ya te sacan mucha excusa. Al momento te sacan para no pagar. Otros te lo avientan también pues. ¿Y qué vas a hacer? Lo vas a agarrar. Si algo de algo tienes que vivir. Esa es la vida del transporte.

¿Y otras cosas que haya visto que la gente haga para no pagar?

Unos muchacho hacen... se compran una bolsa de caramelos, y de aquí te pagarían dos soles, dos cincuenta porque es lejos donde van. Estos muchachos conocen la línea y suben al carro a vender caramelo y hablan y conversan y ya caminaron como ocho o nueve cuadras. Y de ahí, pum, vuelan ahí en paradero y toman otro carro y igualito. Y así llegan a su destino pues.

¿Y usted o sus hijos han perdido oportunidades de trabajo por no tener para el pasaje?

Claro, no tienen pasaje pues. Ahora pues mis muchachos no tienen. Quieren trabajar pero no hay. Yo les busco también a veces. Y miro por acá que haya trabajo para jóvenes, cualquier cosa. Y tienen documentos: DNI, tienen libreta. "¿Y qué cosa sabe hacer?" Le digo "sabe cocinar, lavar platos, todo también sabe". "Solo para profesional hay trabajo"; profesional carajo. Jodidos son. No hay pue. ¿A donde llegaremos? Ojalá que este señor cuando deje el gobierno mejore la situación. Ya no sé yo.

¿Sí está bien brava la cosa no?

Bien brava.

Bueno, muchas gracias por su amable atención. De verdad, muchas gracias.

ENTREVISTA XV

Nombre ficticio: Violeta

Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 14-25, Mayor

¿Cuántos años tienes?

Bueno, yo tengo 17 años.

¿Y con quién vives?

En la casa vivimos mis padres, mis hermanos y mi abuelito. Todos vivimos aquí.

¿Has nacido acá en Lima?

Sí, yo ya he nacido aquí en Lima. De siempre he vivido en Juan Pablo.

¿Qué partes de Lima conoces?

Si las partes que conozco a ver... el centro de Lima, Rímac, Chorrillos, Barranco, por Trujillo, el Puente Trujillo, por ahí. También Abancay, unas zonas... las partes de Huáscar, Santa Rosa, El Agustino, esos lugares conozco.

¿Y hacia el cono Norte o el cono Sur?

Solamente una vez fui por Larcomar, pasé por ahí. Además todo lo que es por el centro, por Paseo Colón, por Wilson.

¿Y normalmente cuándo te desplazas por qué motivos lo haces?

Bueno ahorita de lo que estoy haciendo recorrido he podido conocer más lugares por Paseo Colón por lo que estoy estudiando, como estoy estudiando he podido conocer más estos lugares. Este... Abancay; antes de llegar a eso hay un mercadito llamado Amazonas. Esto conozco porque ahí venden libros. Pero es más por mi estudio. Ahorita más es por motivos de mi estudio.

¿Básicamente te movilizas por motivos de estudio?

Sí, porque antes conocía Aviación también es otro camino y el origen fue de mi estudio.

¿Dónde estudias?

Estoy estudiando en una academia preuniversitaria que está allá por Wilson con Paseo Colón. Este año he empezado.

¿Cuándo terminaste la secundaria?

El año pasado.

¿Entonces este es el primer año que vas a la academia?

Sí, así es.

¿Y donde hiciste tu secundaria?

Acá en Juan Pablo, en el colegio que está acá atrás.

¿Y vas todos los días?

Sí, todos los días voy a la academia, de lunes a domingo. Los domingos no tengo clase en sí pero es cuando se hacen los simulacros. Casi todos los domingos hay simulacros.

¿Y cómo te desplazas?

De aquí lo que hora estoy realizando... De acá no hay un carro directo hasta allá abajo. Entonces voy caminando hasta Santa Rosa, la parte donde está el grifo, y de ahí tomo un carro que me deja en Wilson. De ahí son dos cuadras caminando. Yo ya acabé mi secundaria pero voy de escolar para pagar menos de pasaje.

¿Vas con uniforme de escolar para ahorrarte el pasaje?

Sí, porque sino no podría estudiar.

¿Por lo qué ahora ha subido el pasaje?

Sí. Aunque antes de que subiera ya también me salía bastante caro.

¿Si pagaras el pasaje normal cuanto te saldría?

A ver... tres soles. Cincuenta del Picapiedra y un sol del carro que me lleva a Wilson. Y otro sol cincuenta de regreso.

¿Y caminando y con uniforme de escolar como haces ahora?

A la ida pago cincuenta centavos porque camino hasta la avenida Santa Rosa y de ahí tomo un carro que escolar está cincuenta. Pero a la regresada pago un sol porque el escolar lo suspenden a las 7 de la noche. Me ahorro 1.50, la mitad. Ya me suben las tarifas los sábados y domingos por lo que ya no hay escolar.

¿Y otros motivos por los que te movilizas? Para visitar...

Sí, claro, voy a visitar a mis abuelos por Puente Nuevo y a mi otro tío que vive por la Victoria. La mayoría de mi familia vive por la Victoria y por el Agustino.

¿Entonces te desplazas básicamente para visitar a la familia y para estudiar?

Sí.

¿Por qué vas a esta academia y no a otra?

Bueno, por lo que en esta te preparan bien para poder postular. Y además está a un precio cómodo.

¿Y por qué no vas a una academia en el mismo Juan Pablo?

Por lo que no hay ninguna. Si hubiera yo encantada de ir acá. Me ahorraría un montón en tiempo y pasaje. Pero no hay ninguna.

¿Tú crees que para hacer tu vida cotidiana es necesaria la movilidad?

Sí, es muy importante. Sin la movilidad no se puede hacer nada. Aquí en Juan Pablo no hay nada, para todo hay que salir de Juan Pablo y sin movilidad no se puede. Sin movilidad yo ahora no estaría yendo a la academia. La movilidad te permite estudiar, conocer museos, otros lugares. Es bien indispensable, es importante.

¿Prácticamente es una necesidad? ¿Sin el transporte no podrías hacer nada?

Sí, así es.

¿Y bajo tu punto de vista cuales dirías que son los principales problemas de Lima?

¿En movilidad?

No, en general.

En general... bueno, la falta de seguridad de las personas. Las personas son más rateras. Los jóvenes observan la delincuencia y muchos entran a ella porque es una forma fácil de vivir. Nuestra economía también es problema. La plata no alcanza para el diario. Lo más importante de todo esto es nuestro gobierno. Si nuestro gobierno no hace las cosas bien todos salimos perdiendo. Son como nuestros padres, son nuestros cabezas ¿no? ¿Si ellos no se organizan quien les va a hacer caso? A veces cumplen a veces no. La gente también quiere ver ¿no? Desde allí como dicen es la raíz que funde todo. Nuestro profesor parece también como un luchador, porque dice que el Perú tiene un montón de cosas pero no las aprovecha. Solamente el Perú utiliza sólo el 3 y 4 % nada más. Imagínate ¿no? Nuestra economía podría volver a subir. Así nos cuenta nuestro profesor.

[Inaudible]

Te estaba preguntando ¿qué virtudes le veías al transporte público?

Le estaba comentando que es indispensable un medio que nos daba la oportunidad de conocer diferentes lugares. ¿Otra virtud que tenga? No encuentro las ideas pero que... tal vez es muy comparable con el agua ¿no? Porque el agua es indispensable para todo ser. Sí, es bastante necesario. Nos ayuda un montón para hacer las cosas. Es importante para no quedarnos en el entorno ¿no? Nos ayuda un montón para poder hacer cosas, para poder este... otros lugares ir, conocer. Es muy importante.

¿Y tú crees que Juan Pablo está bien comunicado con el resto de Lima?

Aquí en la zona mayormente creo que sí ¿no? Las personas, más que todo los jóvenes, no te puedes quedar solo aquí. Tenemos que ir a lugares más alejados porque a pesar que hay colegios aquí se van a colegios más alejados por La Marina, otros colegios ¿no? Los escolares, los señores, los padres, las madres ¿no? Toda la población será; por lo que trabajan, estudian...

¿Qué tan importante es el transporte público para ti para poder desarrollarte como persona?

He podido ir a la Academia, puedes conocer lugares de estudios, te llevan a lugares de trabajo, puedes llegar a diferentes lugares ¿no? Puedes tener bastantes ventajas ¿no? Pero hay otros que no son tan buenos ¿no? Pero sí creo que para mi desarrollo sí es muy importante para poder llegar a donde tú deseas. Para mi desarrollo sí me está ayudando mucho ¿no? Si no hubiera habido carro no sé que hubiera hecho.

¿En que medida la plata, el dinero, o la falta de dinero, condiciona tus posibilidades de movilizarte?

¿Puede volver a repetir?

Sí. ¿En que medida la plata o la falta de plata condiciona tus posibilidades de movilizarte? Es decir si tu tuvieras mucha plata podrías ir a todas partes ¿no? Cómo creo que no es el caso...

Claro.

¿La plata te limita, digamos?

Sí, sí, ahora sí. Desde antes. Si hubiera tenido un poco más de dinero tal vez hubiera conocido más lugares. Porque a mí me gustaría conocer más museos, más centros de recreación, conocer más centros de estudios ¿no? que me pueden facilitar; porque donde yo estoy es muy bueno pero tal vez en otros lugares sería... ¿no? Si tuviera dinero podría conocer aún más. Tendría ahí también... Trataría de ver otros lugares ¿no? Porque siempre es bueno conocer. No estar satisfecha, querer un poco más. Pero claro si tuviera más dinero esa limitación podría pasar a un segundo plano.

Porque... ¿tu sabes más o menos qué porcentaje de la plata que entra a la casa se gasta en transporte?

¿Toda la familia?

Sí, toda la familia. Aproximadamente.

A ver... Nosotros tenemos que ser muy ajustados con lo que es del pasaje. Por ejemplo, llega lo que es de mi papá y tenemos que pagar para otras cuentas: para luz, agua... De ahí se va para el transporte. Será, de todo lo que tenemos, un 30%. Y eso que todos caminamos. A veces mi papá también camina. Hay veces también se va caminando hasta Santa Rosa y de ahí toma carro. Así tenemos que hacer. Mi mamá también. Y mis hermanitos hay veces también.

Un 30% es bastante ¿no? Y no gastan más porque se ajustan mucho.

Sí, claro. A mí me gusta ahorrar ¿no? No me gusta mucho derrochar. Ahorita por la limitación por lo que es de mi colegio, la academia. Mis horas están para eso. Nada más ¿no? Están para eso. Pero trato de ver la manera de ahorrar. Para ahorrar mi dinero no doy todo para el transporte porque esa platita podría servir para otra cosita ¿no? Pero trato de ver la manera de ahorrar. Si hubiera un carro directo de aquí nomás sería mucho mejor.

Dime una cosa ¿te ha pasado que por falta de pasaje, porque no tienes plata, no has podido hacer alguna cosa que querías?

Sí, varias veces me ha ocurrido que he querido salir para conocer y no he podido. He querido ir a muchos lugares... Por ejemplo para conocer mas sitios ¿no? A Chorrillos, a Larcomar, es bonito; o a Barranco; o a la misma playa que está por allá. Pero me daba cuenta que tenía para la ida pero no para la regresada. Así que me quedaba y no iba. Tenía esa limitación, sí. Me decía que no podía conocer. Pero trataba de ahorrar y ya cuando tenía ya recién iba.

¿Para ti qué tan importante es poder ir a estos lugares? A Larcomar, a Chorrillos, hasta la playa. ¿Es una cosa vital? ¿Lo consideras un lujo? ¿O realmente a ti te sirven?

Bueno, sí me sirve para conocer. O sea, me orienta. A ver, creo que cuando observas más, o sea, observando o a veces escuchando o como si te contarán a ti la historia en forma de música, como una canción, a ti se te quedaría más ¿no? Creo que si fuera a esos lugares comprendería mucho mejor ¿no? Es como descubrir. Tengo que hacérmelas porque ahora con todo esto de los medios de comunicación de como eso del Internet, de la computadora, uno tiene que estar al día porque más adelante pasan los años y no conoces. Pero más quiero ir para conocer, actualizarme, para ver. Más adelante en un trabajo ya no solamente lo que... supuestamente has realizado una carrera y hay mucha competencia. Tienes que conocer. Yo sé esto, lo otro ¿no? Ahí es donde el jefe dice: "ah no, este conoce más, a este le contrato".

¿En qué te pueden ayudar estas cosas?

En varias ocasiones en la academia nos han dicho para ir a ver tal exposición o tal conferencia porque nos iría bien para tal curso o tal otro. ¿Pero como pues? En la casa entra el dinero justo

para la comida y para los gastos de la casa y para los pasajes de todos. La plata ya no alcanza para más. Mi papá me dice "ojalá tuviera para darte para tu pasaje pero no puedo, no alcanza la plata". Me gustaría trabajar para tener mi propia plata para poder ir a museos o a conferencias o a otras actividades que seguro me ayudarían mucho en mis estudios. Pero no puedo pues. Yo no tengo plata propia de mi y a mi papá no le alcanza para darme

¿Entonces para ti salir y ver cosas no es simplemente un lujo, es casi como una inversión para tu desarrollo profesional?

Claro, te relajas y a la vez vas aprendiendo, vas conociendo.

¿Te ha ocurrido alguna vez que por no tener pasaje te hayas quedado botada por algún lado?

Ah bueno, una vez creo que me quedé... Me recuerdo que me iba a ir a la casa de mi tía ¿no? Yo pensando que ella me iba a dar para el pasaje de vuelta y ella no estaba. Así que caminé y caminé hasta llegar. A veces he salido y no me dejaban dinero. Justo un día me pasó, creo que fue el segundo día de la academia. Tenía un sol nomás para ir y para regresar le dije a un compañero que me prestara y me dijo que ya y me prestó. Como no tenemos teléfono... no encontraba la salida. Pero un amigo me prestó. O a veces cuando te engañan de dinero, con moneda falsa, una vez me paso pero gracias a Dios conocía a alguien y me prestó. Esas experiencias, anécdotas.

Justo esto te iba preguntar ¿Qué estrategias utilizas cuando no tienes plata suficiente para hacer el viaje?

Ahora lo que he realizado este año... porque antes iba normal. Pero vi la situación y le propuse a mi mamá para que me comprara el buzo escolar. Ya como tenía mi chompa escolar del año pasado... Entonces en Mayo ya comencé a ir y a veces. Tenía un poco de miedo que la gente dijera algo pero hasta ahora estoy así. Una vez nomás me pasó una cobradora señora y le di 0.50 y me dijo "no". Y me dijo "tu vas a academia". "Yo conozco que ahora los jóvenes se ponen de escolares para no pagar". Y me descubrió mi secreto. No me percaté que esa señora me había observado. No sé cómo pero me había observado! De ahí ya no me choco con esa señora. Ella fue la única que me dijo. Es lo que estoy realizado este año. Años anteriores era bajar o caminar un poco más. También lo que hago a veces es caminar hasta que me cobren cincuenta. Camino y cuando veo que más o menos ya te pueden cobrar cincuenta paro un carro y le digo "cincuenta céntimos" y si te dice "ya" tomo el carro y sino camino hasta que me digan "ya".

Y a aparte lo que caminas diariamente hasta Santa Rosa para ahorrarte los cincuenta céntimos del Picapiedra.

Sí.

¿Y sabes de otras personas, otros compañeros tuyos, que usen alguna otra estrategia del tipo que sea para ahorrar su pasaje?

Los que viven alejados así como yo también caminarán ¿no? Ah, no, yo también he escuchado... porque como yo voy en la mañana veo que hay jovencitos que igual que yo están supuestamente de escolares pero no son. Yo en verdad cuando yo les comenté a las amigos de mi mamá lo que estaba haciendo se asombraron y me dijeron "que inteligente, que inteligente!". Sí, porque eso me ayuda ¿no? Porque con eso me pude comprar mis libros.

Con lo que te ahorras del pasaje...

Claro, con eso me compré mis libros. Y mis zapatillas. Y me da gusto siquiera sea algo productivo mi esfuerzo de subir y bajar caminando. Así poquito a poquito he juntado mi platita.

¿Y qué supone para ti el no poder desplazarte tanto como quisieras?

Lo del conocimiento ¿no? No me siento aventajada pero los que conocen saben un poco más. Yo ahora encuentro en libros. Se actualizan con todo lo que es computación. Yo no podría decir que estoy bien, tal vez lo básico. Como le dije ir a lugares; por ejemplo hay una orientación en tal lugar y es gratis y yo digo para ir a este lugar necesito esta cantidad de dinero y casi siempre el dinero no alcanza. La orientación es gratis pero no puedo ir porque no tengo pasaje.

Y cuando quieres hacer cualquier actividad ir a una charla de orientación digamos ¿siempre tienes en mente el pasaje? ¿Es una cosa que inmediatamente esta ahí?

Sí, uy!! Tienes que darte cuenta: "a ver, un ratito"; "sí tengo", entonces voy; "no tengo", no voy. Cuando voy a algún sitio lo primero que veo es si puedo. Cada vez que me dicen algo veo y ahí decido.

Cuando quieres ir a un lugar no consultas primero con el papá o la mamá sino con el bolsillo.

Primero veo si tengo y si no tengo ya ni les converso.

¿Podríamos decir que buena parte de tus decisiones están supeditadas a si tienes pasaje no?

Claro, el dinero.

¿Y como crees que repercutirá esta situación de no tener plata para pasaje en tu calidad de vida del futuro?

Bueno, lo que para mi calidad de vida necesito estudiar mucho, necesito conocer. Y si la plata no alcanza para pasajes para conocer... claro, esto va a afectar a mi calidad de vida del futuro.

Y ya la última cosa. ¿Como crees que te va afectar esta alza del pasaje?

Por ejemplo, cuando fue el primer día, cuando me cobraron me dijeron: "señorita un sol veinte". Los señores decían "no! Pero si todavía..." Como supuestamente iba a haber una ley y todavía no ha sido aprobada. El señor me dijo un sol veinte y tuve que pagar. Eso fue un día sábado. Al día siguiente yo tenía seminario. Me fui en la 45. Con la 45 también te puedes ir por Santa Rosa pero lo que pasa es que ese lugar es muy peligroso. Espero que me cobren un sol pero cuando estuve esperando... y justo ese demoró un buen rato! Y cuando subo sus copias en grande decían un sol veinte. Pero no tenía otra. Me perjudicó un montón ahora porque ahora va haber una excursión a Chancay de la academia. Quería conocer pero ahora que ha subido el pasaje es más difícil. Además hasta ahora podía ahorrar un poquito para mis libros pero con el pasaje más alto va a ser más difícil. Tendremos que ajustarnos más todavía de lo que estamos.

Muy bien, muchas gracias. Gracias por dedicarme este tiempo.

ENTREVISTA XVI

Nombre ficticio: Carlos

Grupo de análisis: Pobre, Varón, 26-45, Menor

Antes que nada, ¿cuantos años tiene?

41.

Dígame ¿usted vive solo o con más personas?

No, vivo con mi familia: mi esposa y mis hijos, dos mujercitas y un varón.

¿Usted es de Lima?

Sí, si soy de Lima.

Entonces lleva toda la vida en Lima.

Toda la vida acá. Exacto.

¿Entonces debe conocer bastante todo los rincones de la ciudad?

¿De Lima?

Sí, Lima, Callao...

Sí, mayormente conozco toda la ciudad; la mayor parte.

Y dígame ¿cuales son las razones que lo obligan a desplazarse cotidianamente?

Bueno ahora solamente es cuestión de trabajo ¿no? Es un solo destino, al centro de trabajo. Anteriormente tenía otro tipo de trabajo donde me llevaba a recorrer casi toda Lima, salía de Lima también.

¿Y hace mucho que dejó este trabajo?

Sí, si ya hace 7 años.

Bueno entonces podemos hablar de los dos. ¿Cuál es el trabajo que está realizando ahora?

Ahora soy docente.

Ah es docente. ¿Profesor de primaria, secundaria?

De primaria. En un colegio particular.

Porque... ¿usted qué formación tiene?

Soy economista.

¿Economista titulado?

Sí, sí, titulado.

¿Y donde está su centro de trabajo?

Mi centro de trabajo es en Santa Anita.

¿Y básicamente los desplazamientos que usted hace cotidianamente son hacia el trabajo, al colegio?

Esa es la rutina digamos.

¿Y como se desplaza para llegar?

Bueno, para ir hasta el trabajo tomo dos unidades: de acá hasta lo que es Puente Nuevo y de Puente Nuevo otro colectivo hasta Santa Anita.

O sea toma de aquí la 17 y de allí...

Exacto la 17.

Y dígame, ¿para hacer su actividad cotidiana la movilidad, el transporte, es absolutamente necesaria? ¿Que pasaría sino hubiera movilidad?

Lógico por el factor tiempo es necesario... Sin movilidad no podríamos hacer nada, no podríamos salir de casa.

¿Bajo su punto de vista cuales diría usted que son los principales problemas que tiene Lima?

¿Lima en si?

Sí, Lima en si.

Bueno, transporte es uno de ellos. Quizás haya demasiada oferta de unidades ¿no? Por sectores hay demasiada, en otros sectores hay poco ¿no? Porque en un sitio hay demasiado mucho. (...).

¿Y a parte del transporte qué otros problemas hay?

Bueno, lo que es problemas socio-económicos, políticos, que Lima tiene un montón de problemas! No solo Lima sino todo el Perú. Pero esencialmente es eso uno de ellos el problema de transporte, pienso el que trabaja tiene que usar el transporte, el que estudia igual toma, el comerciante igual o sea es...

¿Todo el mundo depende del transporte?

Es algo esencial. Es uno de los mecanismos de desarrollo de la sociedad: el transporte, las vías de comunicación...

¿Y entre los problemas más importantes de Lima o del Perú, el transporte sería uno de los principales, o en que lugar estaría?

Si separamos, lo sectorizamos ¿no? Porque problema económico es uno, problemas sociales, sería otro los problemas políticos...

En los problemas sociales está...

Dentro de los problemas sociales está el transporte lógicamente. Problema económico va a ir entrelazado con todo lo demás. Exactamente es una paralela, no hay desarrollo si no hay vías de comunicación, de transporte.

¿Para usted, para su vida cotidiana, el transporte que hay le sirve?

Actualmente para mi es fácil. Fácil en el sentido que tomo dos movilidades pero si no hubiera la segunda se me haría difícil ¿no? Tomar la 17, y una hasta Santa Anita pero por el lapso de tiempo se demora ¿no? Y eso es lo que pienso de mañana mas tarde con esto que hablan del

tren eléctrico ¿no? Sería un punto de avance donde las demás unidades estarán la rama ¿no? Pero el tronco esta ahí.

¿Siempre que quiere tomar un carro lo puede tomar? ¿Siempre que quiere ir a un lugar encuentra un carro que lo lleva?

Sí, ahora en esta zona lógico que tiene que ser dos líneas. Más abajito hay más líneas. Ahora a nivel de.... pienso que uno debería de conocer, así como usted me ha preguntado si conozco Lima ¿no?

Claro.

Para poder saber a donde dirigirme y con qué dirigirme ¿no?

Exacto.

El problema es que Lima ya no es de Lima, del limeño ¿no? Uno llega a Lima y no sabe a donde ir porque hay tanta cantidad de carros... Demasiado. Pienso que es esencial el conocimiento de la ciudad misma.

Exacto, y pensando en el último trabajo que tuvo usted me dice que tenía que movilizarse mucho por Lima.

Sí, sí.

¿Siempre que tenía que ir a alguna parte por la razón que fuera podía llegar? ¿No había ningún problema?

No, no, porque de muy pequeño conocía Lima. Sabía con que unidades trasladarme y eso es un ventaja ¿no? Saber dirigirse a donde ir. O si estoy en un lugar oculto salir a la avenida principal y de ahí tomar carro. Nunca he tenido problemas.

¿Entonces usted diría que en Lima los carros llegan a todas partes?

Esencialmente lo que se refiere a Lima metropolitana sí.

Y en cuanto al horario... ¿usted puede tomar el carro a cualquier hora?

Creo que ahí comienzan los problemas ¿no? Hay áreas donde las unidades van limitando su recorrido a partir de unas horas ¿no? En mi mismo centro de labor se restringe las unidades. Ya no puedo trasladarme fácilmente para el regreso a la casa.

¿A partir de que hora más o menos?

A partir de las 10 de la noche. Es la hora en la que me regreso cuando me quedo para alguna reunión o así. A partir de esta hora baja las unidades.

¿Pero siguen pasando?

Sí, siguen pasando. Pero uno puede regresarse a su casa hasta las dos... y hasta más tarde. Aunque tenga que esperar más tiempo.

¿Y esto es solo aquí en Juan Pablo o en general en toda Lima?

Bueno, quizás, de repente, partiendo de ese punto, acá en Juan Pablo la 17 ya desaparece a partir de las 10 ¿no? Creo que la 45 a una determinada hora tampoco no hay. Quizás lo que ayuda son las unidades que hay ahora, los colectivos que te llevan a la avenida central, a Wiese. Y de ahí si uno puede movilizarse para todas partes.

¿Digamos que uno viviendo en Juan Pablo en un lugar recóndito digamos, escondido , oculto como decía antes igual tienes posibilidades de ir a cualquier lugar de la ciudad, a cualquier hora?

Claro, saliendo a Wiese.

Sales hasta la avenida y de ahí...

Exacto y de ahí sí.

¿Normalmente cuanto tiempo tiene que esperarse para tomar su carro?

Saliendo al trabajo... son normalmente 5 minutos más o menos que salen. En las noches cambio la rutina. No vengo con la misma unidad, vengo con otra unida que me lleva más rápido y circula con mayor frecuencia; me deja en Wiese. En el paradero son pocos los minutos que me paso. Para ir cinco minutos y para regresar unos diez.

¿Y para usted es un tiempo razonable?

Sí, dentro de lo lógico.

¿Y alguna vez ha tenido que esperarse un poco más?

Fuera cuando ya uno escapa de la hora puntas digamos ¿no? A partir de las nueve, diez de la noche; ahí la cosa cambia el tiempo.

¿Y como cuanto tiene que esperarse más o menos?

Ahí son ya unos veinte treinta minutos.

Pero esto le ocurre pocas veces.

Si, si.

¿Y esto sería para toda Lima?

Quizás sí ¿no? Desde las zonas troncales, las avenidas troncales, siempre hay unidades. Lo primordial que uno debe hacer es salir a ese troncal.

Y una vez ahí ya desplazarte hacia el destino.

Exacto.

Y dígame, ¿a parte de los defectos que me comentaba usted cree que el transporte público tiene algunas virtudes?

¿Virtudes? ¿Como lo clasificaríamos de virtudes?

Me refiero a cosas positivas.

Es un virtud, lógico. Pero saliendo un poco de ello, mucho que me gusta a mí viajar cómodo. Prefiero no ir parado ni colgado, estar ahí sentado tranquilo. Quizás esto por el transcurso del tiempo va madurando y tiene que hacerse respetar ¿no? O sea si usted paga una tarifa pues que te brinden el servicio adecuado. A pesar que a veces pasan las unidades y te invitan a subir prefiero que pasen nomás y tomar otra unidad. Ya cuando el tiempo apremia quizás ¿no? Mientras tanto no. Después el trato de las personas que laboran en esas unidades también ¿no? Habría que mejorarlos bastante. Con suerte hay algunas personas que respetan al pasajero y vemos que un mayoría no lo hace. Falta de respeto. Maltrato. Quieren a veces tener la razón. Eso es parte de los problemas de educación ¿no? de las personas.

Si, si.

De la instrucción que van a tener las personas que laboran. En ese sentido la educación... eso si hay falta de educación. Ahora en cuanto a sus propias unidades pienso que ha habido una renovación. Ya no se ve carros antiguos, un poco más modernos, de unidad de transporte, y eso permite de repente que el tiempo de circulación sea más rápido.

Dígame ¿que tan importante es el transporte público para usted para su desarrollo personal, su vida cotidiana?

Lo mismo ¿no? Partimos de lo mismo que comentaba. El transporte es esencial para el desarrollo de las personas; como persona y como empresario, comerciante o lo que sea. Para dirigirme a mi centro de labores, necesariamente es importantísimo.

¿Para cualquier actividad?

Para cualquier actividad, lógico.

Porque ¿qué cosas de las que hace habitualmente podría hacer acá en Juan Pablo? ¿Y cuales no podría hacer aquí?

¿Como punto de desarrollo?

Sí, por ejemplo en cuanto al trabajo.

Que se yo, quizás para colocar una microempresa de producción ¿no?, de comercio quizás. Ahora, digamos, dentro de mi especialidad, como economista, asesor, no. Mi especialidad es en estudio social. También es difícil como docente. Tampoco no hay la oferta no? Para la demanda de labores tienes que salir a la ciudad.

¿Entonces es necesario salir fuera de Juan Pablo para hacer una vida normal, digamos?

Una vida dentro de lo normal. Por la seguridad que uno busca de tener un trabajo, una remuneración segura. A pesar que uno puede hacer un negocio aquí, no sería rentable. En Juan Pablo no hay oportunidades de trabajo. La economía está muy baja. Quizás en un futuro cuando la gente se haya asentado un poco más. Pero por ahora hay que salir fuera.

¿Y para salir necesita del transporte?

Exactamente. Es una cadena.

Y teniendo en cuenta esta necesidad de usar el transporte público para hacer cualquier actividad ¿la plata es una limitación para las posibilidades de llegar a estas oportunidades que decía?

Sí, ahí está uno de los problemas. Si yo tengo que trasladarme de acá a Villa El Salvador me sale un costo de tres soles para ir y otros tres para regresar: son seis soles. Más el almuerzo que sería tres soles sería nueve soles. Multiplicado por seis días son 54 soles. Y si lo multiplicamos por cuatro semanas de labor tenemos 216 soles. Si gano un sueldo mínimo de 440 soles a mi casa solo llevo 224 soles.

Si si si.

La parte económico te lleva a limitar. Por eso aunque me pagan más no puedo ir a Villa el Salvador. Varias veces me han ofrecido pero con lo que voy a gastar más en pasaje no me compensa. Tengo que seguir en el trabajo que ya tengo porque es más cerca y gasto menos en pasaje. Si quiero mejorar tengo que buscar un trabajo por acá. Si es lejos aunque me paguen más no compensa, no sale a cuenta. Ahí le limita a la persona porque uno quiere mejorar para progresar y darle buenos estudios a los hijos pero no se puede. Difícil es.

A eso me refiero.

Ahí le limita a la persona. Eso es un problema.

Porque... en el caso de su unidad familiar ¿qué proporción de los ingresos se gastan ustedes en transporte?

¿Toda la familia?

Sí, más o menos. ¿Un 10%? ¿Un 20?

Debe ser un 10 o un 15 por ciento máximo. Porque somos pocos los que salimos. Mi esposa trabaja aquí en Juan Pablo y apenas gasta pasaje y mis dos hijos pequeños van al colegio de secundaria por lo que van caminando. Solo gastamos en pasaje yo y mi hija la mayor que estudia en Lima.

¿Y su esposa trabaja aquí porque quiere o porque no tiene plata para pagar el pasaje para trabajar fuera?

Bueno, por fortuna su trabajo que le gusta lo encontré aquí. Es a pocas cuadras de la casa y va caminando. Pero si tuviera que salir a trabajar fuera de Juan Pablo no sé si alcanzaría la plata para su pasaje. Depende de lo que le pagarían, claro. Pero si le pagarían lo que le pagan aquí de hecho que no le alcanzaría.

De todas formas un 15% es una cantidad regular. Un gasto importante.

Es un gasto importante, sí.

¿Y como hacen para solventar ese gasto?

Personalmente es difícil para mí. Necesariamente tengo que trasladarme con las 4 unidades, y para cubrir ese vacío ¿no? ya que con el sueldo no alcanza. Ahí viene el subempleo adicional; doy clases particulares, fuera de mi labor. Dar asesoría... Fuera de lo que haces te subempleas en algo más. Te ayuda a solventar el 20 % de gasto.

Digamos una generar más ingresos.

Para pagar ahí la limitación de trabajo.

Y en caso que no se pueda pagar ¿hay una limitación de las posibilidades de desplazarse?

Limitación de trabajo.

¿En este caso busca desplazarse de una forma más barata?

Quizás ¿no? El despertarme una hora antes y bajar a la avenida caminando. A veces yo he optado por bajar en Puente Nuevo y trasladarme caminando hasta el colegio. A veces tomo carro para ir hasta el colegio pero si me voy caminando me ahorro algo de pasaje.

¿Desde Puente Nuevo a su centro de labor cuánto tiempo hay?

Caminando son 30 minutos, en carro son 5 minutos. También podría ir caminando desde aquí. Debe haber unas cuatro horas caminando. Entonces si me levanto a las 4, o quizás a las 3 y 30, llegaría a las 8. Pero de ahí puede venir la consecuencia después. De despertar temprano baja el ritmo laboral y si cae su rendimiento pueden despedirlo ¿no?

Y a parte de caminar, ¿usted ha usado alguna estrategia para en un momento de apuro ahorrarse el pasaje?

No, por fortuna nunca he necesitado.

Pero seguro que ha visto a otras personas...

Ah claro, hay personas que se consiguen carné universitarios o jóvenes que se ponen uniformes escolares para pagar medio pasaje. Yo también alguna vez lo he hecho. Antes, claro, para pagar menos. Otra es evitar que el cobrador pase por su lado ¿no? Se esconde por ahí, pero es difícil, muy limitado ¿no? El carro tiene que andar lleno y uno debe escoger muy bien el lugar.

Entonces, por lo que me cuenta, si que el dinero es una limitación a sus posibilidades de desplazarse y de buscar nuevas oportunidades, de progresar, de mejorar en la vida, de tener más calidad de vida?

Es necesario, es fundamental. El problemas no se enfoca de una lado. Son eslabones que se van formando.

¿Y el transporte si es un eslabón?

Es un eslabón, necesariamente.

Porque muchas veces cuando se hacen políticas sobre la situación de la pobreza digamos, el transporte es algo que no se toma en cuenta.

Ahí esta el problemas de los famosos sociólogos ¿no? El transporte al final es una limitación. Si quiero desarrollarme tengo que estudiar. Si voy a los colegios de acá no necesito tomar carro, pero si quiero un colegio donde puedo obtener una mejor calidad de enseñanza tengo que desplazarme ¿no? Eso dice el pobre. No puede pagar el pasaje, no puedo comprarme un uniforme fino. Allá exigen mochilas, cuadernos, forrar todos los libros... Acá no te van a exigir pero pasan los años de estudio y ¿que tengo allá y que tengo acá?

La formación es básica para después encontrar un buen trabajo.

Exacto.

¿Se limitan las posibilidades de laborar?

Sí. Aunque no sólo ha sido el transporte sino la parte económica. Si tengo la económica me puedo trasladar.

Dado que, como me cuenta, se gasta mucho en pasaje para ir a trabajar o que en algunas ocasiones ha tenido que rechazar un trabajo porque a pesar de un mejor sueldo no le compensaba porque le salía más caro el pasaje, ¿usted se ha planteado alguna vez mudarse hacia otro lugar más cerca del trabajo para ahorrar en pasaje?

No voy a negar que lo he pensado más de una vez. Varias veces lo hemos conversado con mi esposa. Pero al final siempre nos quedamos aquí. La familia ya cada uno va a un lugar distinto a trabajar, a estudiar... Si nos vamos cerca de mi lugar de trabajo después mi esposa estaría lejos y también no ahorraríamos en pasaje. Y mis hijos claro que se podrían mudar de colegio pero también sería problema. Además, claro, tu puedes mudarte pero ¿Cuánto cuesta mudarse? Una carrera puede costarte sesenta, setenta y hasta cien soles según donde sea. Que tengas que hacer un mínimo de dos o tres carreras ya son doscientos o trescientos soles. ¿De donde saco yo trescientos soles? Todo lo que me iba a ahorrar en pasaje lo gasto en la mudanza. No, debería ser un trabajo muy bueno para hacer así sino no se puede

Y para terminar, ¿Cómo cree que le va a afectar el alza del pasaje que está habiendo estos días?

Ya afecta ¿no? No hay aumento de remuneración, lógico. Ahí vine el caso que le decía al comienzo de la sobreoferta de movilidades, algunos te siguen cobrando un sol, algunos están cobrando 1.20. Otros antes era 50 centavos y ahora cobran 70. Pero otros siguen cobrando 50. Entonces mucho es la ley de oferta y demanda que va a poner el precio. Y hay carros que te traen por 50 céntimos hasta Wiese; todavía existe. Si bien es cierto que el aumento aparente del pasaje está influenciando uno tiene que salir y tomar la movilidad que más le convenga. De hecho para mí el Picapiedra obligatorio tengo que tomarlo; ahí me afecta. Son 20 céntimos más diario. Sea lo que fuese pero va afectar.

Muy bien. Esto es todo. Muchas gracias por atenderme.

ENTREVISTA XVII

Nombre ficticio: Benito
Grupo de análisis: Pobre, Varón, 46-60, Mayor

Antes de empezar ¿cuantos años tiene?

48.

Y usted, bueno ¿vive aquí en Juan Pablo?

Sí, en Juan Pablo hace 19 años.

19 años, prácticamente desde sus principios de Juan Pablo.

Claro.

Y en su casa vive usted solo o vive con su...

Con mi familia.

¿Qué miembros hay en la familia?

Mis tres hijos, mi esposa y yo. Somos cinco. Temporalmente, está mi cuñada con sus 3 hijos.

¿Es una cosa temporal?

Claro, provisionalmente para apoyar a la familia. No sé exactamente hasta cuándo. Hasta que consigan una cosa mejor.

Dígame ¿usted conoce Lima más o menos?

Sí, más o menos.

¿Qué partes conoce?

El centro histórico, Callao, Lima de Chorrillos hasta Barranco. Un tiempo después del verano trabajaba en la playa vendiendo; ésa era mi ruta. San Isidro, Miraflores muy pocas veces conozco así, no que he caminado pero si más o menos, he tenido conocimiento no? La Molina un poco, Chosica, Vitarte. Toda esa zona.

¿Y hacia el Norte?

Hacia el Norte... Comas, Carabayllo que conozco así...

Mas o menos.

Mas o menos, nomás también.

¿Porqué usted es de aquí de Lima?

No, yo soy de Pasco. Pero llegué a los 4 o 5 años. Toda mi vida lo he hecho acá en Lurigancho ¿no?

¿Y de Lurigancho se pasó para acá?

Pero estamos en Lurigancho o sea que Lurigancho la parte baja es Chacarilla. Y usted sabe uno crece y uno pues tiene que independizarse. Si tengo la oportunidad acá porque pensarlos dos veces ¿no?

Claro.

Es mejor mi independencia ¿no?

Sí. Y digamos ¿por qué razones se desplaza usted?

¿Por que razones? Ahora, actualmente o...

Actualmente.

Por razones económicas, actividades económicas.

¿Por trabajo?

Claro. Y algunos trámites por eso es lo que conoces pues.

Y de ahí que sé yo para visitar a familiares y amigos...

Sí visito a familiares y amigos pero muy poco porque a veces uno está ocupado. El domingo queda chico. Pero también en Santa Anita están mis suegros, en Los Sauces; otros están por Comas, Los Olivos, Villa Sol por esa parte, pero son esporádicamente. También que el pasaje está muy caro. Si uno quiere ir con la familia caro sale.

Ya.

Pero no es continuo; cuando hay ciertos acontecimientos nomás.

¿Y por otras razones? Que sé yo, recreación...

No, todavía no. Eso es lo que me falta. Anteriormente si he ido 2 o 3 veces con toda mi familia aquí a Matucana; hay unos trenes que hacen unos servicios tipo... los domingos.

Sí, sí.

Estoy un poco estancado. Ya tendría que retomar; salir, no estar metido.

Pero de momento está parado.

Si, de momento estoy dedicado al barrio, a la casa...

¿Entonces de momento la principal motivación para movilizarse es el trabajo?

De momento me dedico al trabajo.

¿Dónde trabaja usted?

Yo trabajo en el centro histórico, en Lima, Jr. Cuzco. Esa zona por Hiraoka. Esa zona llevo 9 años; como si fuera mi cárcel. Voy y vengo. Llego acá y a dormir; se hace una vida ya monótona ¿no?

¿Y como va hasta allá?

¿Cómo? Con movilidad pues de acá, de Abancay. Normalmente tomo la 45; eso es lo que yo tomo. Por lo general tomo ese carro. Esporádicamente, cuando hay cierto apuro, tomo los Picapiedras hasta la avenida y cuando vengo también los Picapiedras. Pero muy poco; eso es esporádicamente.

¿Pero normalmente toma la 45?

Sí, la 45. En un horario no hay presión.

¿Cuánto tiempo tarda?

¿En la 45? Promedio de 50 minutos. 45 o 40 minutos de regreso. A veces una hora se demorará! Porque a veces viene chantón ya! Se aprovecha para hacer la lectura; porque en otro lugar no puedes hacer la lectura en el trabajo ¿no? Es por las dos partes me demoro pero aprovecho mi lectura.

(...) es un tiempo que se aprovecha

Hay que aprovechar sino es tiempo perdido.

Tiempo perdido.

Ajá.

¿Y en qué hora de la mañana se va para allá?

Generalmente 9, 10 de la mañana. 11 a veces.

¿Y está regresando a qué hora?

Aquí llego 10, 10 y 30, 11 de la noche. Casi ese es el promedio.

¿Usted no tiene automóvil particular?

¿Yo? ¡Qué más quisiera que tener un auto! Ni soñarlo.

¿Sabe si hay gente de acá de Juan Pablo que tenga?

Bueno, acá en Juan Pablo los autos son muy escasos. Los que tienen son los dueños de los Picapiedras. En las horas libres, cuando tienen descanso, lo usan como carro particular. A veces los ves que los días domingos se van con toda la familia de paseo. En el verano se ven cuando van a la playa.

¿Para usted el transporte es una necesidad básica?

Claro!, Es una necesidad básica. Sin transporte nos quedaríamos en era primitiva ¿no? Sería muy atrasado para las comunicaciones. Es muy importante. El transporte es muy importante.

Sino ¿nos abocaríamos a qué? Tendría que irnos a radicar por allá pero cómo la zona está lleno... Y eso que yo tengo casa propia. Tendría que pagar alquiler, pasaje 2 soles, 2 por 6 soles, sería 12 soles.

Acercarse al trabajo.

Cuando uno tiene su vivienda es más cómodo estar cerca al trabajo.

Para ahorrar tiempo.

Para ahorrar tiempo y dinero. Es más rápido. Es una cosa lógica.

¿Qué piensa usted del transporte en Lima? ¿Qué opinión tiene de él?

Claro, de hecho si no existe el transporte es un problema para todos, tanto para usted, para mí, para los vecinos, para todos. Sin transporte no habría comunicación. Pero ahora que por la situación económica el transporte masivo habría que utilizar la población de bajos recursos, término medio, clase baja, transporte masivo sino transporte privado. Alquilar coche que se yo ¿no? Pero bueno mientras hay no hay problema. Además la economía del transporte masivo es

más económico que el transporte privado. El transporte privado es otro detalle cuando hay buena situación económica.

Pero no es el caso.

No es el caso, efectivamente.

¿De los principales problemas que tiene usted y su familia el transporte es uno de los más importantes?

Antes cuando no había carro teníamos que caminar hasta la avenida Wiese. Pero ahora no hay problema, no hay problema; se abastece, se abastece la zona. Hay cierta frecuencia. No como en la serranía que el carro sale cada uno, dos días, dos veces al día. Aquí cada 10 minutos por lo mucho sale. Casi no hay problemas.

Sí, sí. ¿Qué problemas diría que tiene el transporte? ¿El tiempo de desplazamiento es un problema o...?

Claro, el tiempo del transporte sería un problema pero lo aprovecha de otra manera. Para mí no es un inconveniente porque lo balanceo prácticamente. Salvo en situaciones de fuerza mayor. Pero mientras tanto no. No es tan lejos el centro de Lima. Si fuera Chorrillos, Callao, ahí sí sería demasiado tiempo. Pero como estamos cerca del centro de Lima no es mucho.

¿Para ir a trabajar siempre encuentra carro?

Sí, siempre.

¿Y para ir a otros lugares, esporádicamente, para visitar a la familia...?

Sí, ahora el transporte se ha masificado uy!!! Comparado con tiempos atrás, 5 o 10 años atrás, era escaso pero ahora hay bastante oferta. A veces quieren imponer el precio pero por lo que hay competencia no pueden. Se quitan los pasajeros a veces. Además ahora han crecido bastante los mototaxis. Ellos dan trabajo también. Y ayudan en los desplazamientos. A veces no llega carro pero sí llegan los mototaxis.

¿Y alguna vez ha encontrado que algún lugar no haya encontrado carro?

No, siempre he encontrado. Siempre he llegado a todas partes en carro.

¿Nunca se ha encontrado que quería ir a un lugar y resulta que hasta allá no llegaba el carro?

No, nunca me ha pasado. Porque además, como le digo, donde no llega el carro, como en las zonas alejadas, hay mototaxi y con ellos puedes llegar hasta la misma puerta.

¿Usted diría que por su experiencia a Lima se puede llegar a cualquier lugar en transporte público?

Sí, claro.

¿Hasta la punta del cerro?

Hasta la punta del cerro. A Manchay también. Claro, haciendo trasbordo ¿no? Si no hay carro hay mototaxis, uy! El transporte se ha masificado.

¿Siempre que va a buscar carro lo encuentra, sea la hora que sea?

Bueno, en esa parte es un poco limitado. Si yo quisiera salir a las dos de la mañana de repente no encuentro carro. Pero a partir de las 5 o 6 de la mañana si hay carro y por lo menos hasta las 12 o la 1 de la noche. Eso tiene un rango de horario. Creo que aquí sale a partir de 5 y 30 a 6 en la mañana. Y baja hasta las 11 en la noche. Es como una ciudad dormitorio.

¿Y siempre encuentra carro para salir, sea para trabajo, para visitar a familiares o amigos o para cualquier otra actividad?

Sí, siempre, sea lo que sea, hay movilidad, a cualquier hora. Sí hay movilidad. Y sino taxis hay por todo lado.

¿Y eso sucede solo aquí en Juan Pablo o en general en toda Lima?

Yo pienso que ahora en cualquier sitio. Lo que hay bastante son mototaxistas. Esos te sacan de donde no hay carro. Te sacan a la avenida principal y de ahí ya tomas carro. Allí siempre hay carro. Siempre hay solución, siempre hay solución.

¿Nunca uno se queda botado?

Nunca, nunca, nunca. Salvo... pero aunque sea siempre hay taxis. Porque si tu quisieras transporte líneas microbuses omnibuses no vas a encontrar a altas horas ¿no? Pero ahí tomas taxi. Taxi hay bastantes. Si no hubiera taxis ahí si te quedas botado. Tendrías que quedarte donde has estado hasta que amanece. O por seguridad mejor no salir según a que hora. A veces uno no sale no porque no haya transporte sino por la seguridad, porque no hay seguridad.

¿Y cuando va a tomar el carro usted tiene que esperar mucho rato o pasan seguiditos?

Acá no, pasan seguiditos. Por la competencia que hay.

¿Se refiere a la 45?

Sí, la 45. Aunque también esporádico tomo Picapiedra.

¿Si usted está más apurado?

Sí, si estoy más apurado tomo Picapiedra hasta la avenida.

¿Y para tomar Picapiedra cuanto tiempo tiene que esperar?

A cada de rato pasan. Los Picapiedra pasan a cada rato. Hasta Wiese.

¿Y en Wiese también pasan seguiditos?

Sí, en Wiese todavía es más fácil. Escoges en que carro irte. Ahí no demora nada el carro.

¿La vez que se ha demorado más el carro cuanto tiempo ha sido?

¿La vez que se ha demorado más? Será pues media hora.

¿Y eso cuantas veces le ocurre al cabo del año?

No sé. Será una vez cada dos o tres meses. Ni tanto. Por lo general demoran diez minutos, quince minutos. Veinte a veces. Pero así media hora casi nunca. Muy esporádicamente nomás. Como le digo por lo general demoran cinco o diez minutos.

Y dígame una cosa ¿usted cree que en general en Lima la frecuencia de unidades es muy elevada?

Yo creo que tienen un promedio ponderado que es aceptable.

¿A usted no le resulta un problema esta frecuencia?

No, no, para mí no me resulta un problema. Si no es uno tomo otro carro. Y si hace falta hago trasbordo. Salvo que yo quisiera salir y tomar esa línea. De repente puede ser por cuestión

económica que no tengo para otro carro; ahí podría ser. En cierto momento. Pero por lo general hay bastante, tiene su frecuencia.

¿Qué virtud le ve usted al transporte?

¿Virtud?

Sí. Usted me ha contado algunos inconvenientes del transporte pero ¿cuáles son sus virtudes?

La virtud es que te están sirviendo, están sirviendo. Es un servicio que te prestan ellos. Dentro de todo, su nivel cultural, su formación que tiene ellos, tratan de hacer lo mejor ¿no? Entonces hay que comprenderlos. A veces dicen palabras soeces, uno tiene que ver de qué nivel cultural son ¿no? Si no comprendes ya vas a entrar en bronca: "Oye avanza!!" Uno comprende, es su trabajo pues. ¿No se va ir contigo solo no? El chofer, el cobrador, el combustible ¿de dónde sale no? No te va a llevar a ti solo. Hay que comprender; es su trabajo. Si quieres que vaya rápido sin recoger a nadie mejor te vas en taxi. Es una cosa, es un servicio. Ellos sirven. A su manera pero sirven. Es una virtud; de servicio.

Y dígame una cosa: descríbame, si no le importa, como es su rutina diaria desde que se levanta hasta que se acuesta. ¿Qué cosas hace? ¿A donde va? ¿Qué carros toma?

Este... simplificado, me despierto, desayuno, converso un rato con mi esposa y llega la hora, voy al paradero, subo al carro y si hay alguna lectura que leer... o si está cansado descansas, a tomar una siesta ahí. De ahí en un promedio de 40 o 45 minutos llegas al trabajo. Y de ahí cuando llega la noche sales. Es una rutina. Es algo genérico para todos los días, creo. A veces si estás con la premura del tiempo te despiertas y sales rápido, uf! Depende de las circunstancias de trabajo ¿no? En mi caso cómo soy independiente no hay esas cosas.

¿En qué está trabajando usted?

Me dedico al negocio, al comercio y esas cositas.

¿Siempre ahí por la zona de Jr. Cuzco?

Sí, sí, siempre estoy ahí. Por el momento estoy ahí. Mañana no sé. No le garantizo después.

¿Normalmente cuando usted va a trabajar aprovecha para hacer otras cosas: comprar alguna cosa, visitar a algún amigo, a algún familiar?

Claro, sí, sí se aprovecha: para pagar el agua, la luz, teléfono, te salió alguna cosa necesitas para el hogar se compra... Si es que hay tiempo se va antes del trabajo, después o intermedio ¿no? Pero exclusivamente a comprar muy raras veces voy. Pero sí, aprovechando ese tiempo se gana tiempo bastante.

¿Usted hace tanto tiempo que vive en Juan Pablo cree que éste está bien comunicado con el resto de la ciudad?

Sí, si esta bien comunicado. Inclusive que te voy a decir: el medio de comunicación que es el transporte ya hay una vía como las pistas. Después entró la comunicación para el teléfono no sé hasta donde está el teléfono pero hay comunicación!, aparte estas comunicado con la televisión, hay el servicio de cable, estas cubriendo prácticamente tus necesidades.

¿Uno cuando está en Juan Pablo tiene la sensación de estar alejado de la ciudad?

No, no! Estás al día.

Estás al día y dentro de la ciudad.

Dentro de la ciudad, inclusive está más tranquilo acá, sin ruidos, aquí es un poco más apacible. Menos contaminación de pasada.

Ah, claro

Sí, porque allá hay más contaminación.

Y dígame una cosa: ¿siempre que quiere ir a algún lado puede hacerlo o tiene a veces algún problema? Básicamente me refiero a cuestión de dinero.

Ah, no, si hay alguna reunión, claro. Si hay alguna reunión y no tengo dinero no voy. Es así. Porque a veces sucede uno no va a ir misio, porque ahí están las amistades, los familiares no me voy a pasar de camarón ¿no? Porque ahí pasan la voz ahí está el tío, llego tal... Es como uno cuando va a la serranía donde sea o cuando viene un turista, viene el ratero te ve con plata te ve misio, ¿no? No entonces. Ni siquiera no es tanto pero siquiera mínimamente para que puedas hacer tu pequeño gasto y cuando van si no voy, a veces es por otras cosas, otro motivo, otros gastos, tantas cosas que hay. No solamente es pues es el gasto, mi mujer tengo que darle a mi mujer.

Entonces no es tanto el gasto en transporte el que limita sino los gastos que tiene que hacer en la reunión.

Claro, ese es. El transporte es relativamente mínimo.

¿Para usted el gasto mensual digamos en transporte respecto a lo que gana es relativamente bajo?

Claro, casi es parte de... ¿cómo se dice? capital de trabajo ¿no?

Claro.

Disminuye y hay más ingresos.

En su caso está pagando un sol, dos soles diarios ¿no? No es una cantidad importante respecto a lo que usted ingresa.

No, tampoco tanto. Cuando hay negocio, es relativo hay momentos que hay, otros que no. Pero de todas maneras lo más importante es que, mientras uno tenga un objetivo, una decisión de trabajo con la independencia, así pero el momento estoy cómo estoy.

¿Para usted la plata, el dinero, le supone una limitación a veces para desplazarse? Para el desplazamiento en sí. Por decir que a veces usted quiere ir a un lado y no tenía plata...

Ah claro, claro, me ha pasado este año. Queríamos ir porque mi primo agarró un cargo, no sé que, tendríamos que desplazarnos en avión, pero en avión cuánto está el pasaje! Me abstengo, vamos en otro transporte pero se demora mucho, en avión llega más rápido una hora, dos creo. Con lo aburrido qué es el transporte día, día y medio creo que demora.

¿Pero aquí en Lima mismo? ¿Alguna vez se ha quedado botado por no tener plata?

No. Una vez en estado etílico, en la playa creo que fue. Normal me recogieron. Por esas cosas uno ve la forma de solucionar. Pero si uno ve la forma de cómo solucionar si no conoces a nadie tienes pasaje dices "me han robado", porque uno tiene que solucionar. Tienes que solucionar.

Justamente le iba a preguntar qué cosas hace la gente para...

¿Salir del apuro?

Sí, para salir del apuro.

Decir que me han robado, o hacerse que el cobrador no te vea, o decirle que ya le has pagado. Mil cosas. Pero hay que solucionar pues. No te vas a quedar botado.

¿Alguna vez se ha quedado a dormir en el trabajo porque no tenía plata para regresarse a su casa?

No, a mí nunca me ha pasado. Pero si conozco varios casos. Por su situación económica no pueden cubrir pues. Por lo que no tienen para pasaje regresan una vez a la semana a su casa. Como le digo, a mí no pero influye bastante la situación económica.

¿Usted cuando está pensando en ir a algún lugar, no solo a trabajar sino en general, siempre tiene presente la plata?

Bueno, yo siempre salgo con mi plata en el bolsillo. Siempre trato de tomar el más económico pero si por cualquier cosa se presenta algo y hay que tomar dos carros o mototaxi, o los Picapiedras pues tomo. No me hago problema. Si se presenta incluso taxi puedo tomar.

Se lo digo porque algunas personas me han comentado que antes de ir a algún lado consultan con el bolsillo y si tienen para ir van y sino no.

En otras circunstancias si es una reunión si consultan con el bolsillo. Me ha pasado varias veces compromisos familiares, si estoy misio no puedo porque ir hasta allá, empieza estoy misio, camarón! También hay veces que estoy sin sencillo y me voy caminando nomás. No me hago problema.

¿Para su esposa y sus hijas también más o menos tienen plata para movilizarse?

Sí, todo está presupuestado ¿no? Nosotros ya vemos la forma de ahorrar en algunas cosas para tener para lo importante. Nos olvidamos de ciertos gustitos. Lo principal es alimentación, salud y educación ¿no? Y la educación requiere cierta movilidad para eso es ahí estamos. A veces un poco autóctono, como siempre estiramos y evitamos otros gastos que son secundarios y terceros.

¿Pero más o menos tiene para ir jugando? digamos

Sí se juega si se puede. Si hoy no puedes comer ¿qué sé yo? una comida... hay comidas más sencillas. Como dicen todo entra por la vista pero al final no te alimentan. Un poco nutrición ¿no? Esas cosas hay que comer muchos cereales, que se yo. En otras palabras comidas económicas. Y todos estamos sanos.

Una última cosa: ahora que ha subido el pasaje ¿cree que a usted le va a afectar mucho?

Claro, sí afecta. Afecta a todos. La situación está bravo. Para mí solo ya es cuarenta centavos. Mi hijo se va al colegio; el otro también se moviliza. Sumando todo será casi un sol cincuenta pues. Un sol cincuenta diario y no tengo, no tengo.

A pesar de que su situación económica es más o menos estable y puede pagar su pasaje sin mucho problema ¿en el momento que hay una pequeña alza como ahora le afecta?

Sí afecta de todas maneras. Inclusive yo veo a otras personas que para ir a Abancay toman Picapiedra hasta Wiese y de ahí toman otro carro, o sea usan dos movilidades. A estas personas les va a afectar más. ¿Pero yo para qué? Según tiene el sentido de ahorro. Hay que maximizar el ahorro. Si tomo dos carros es más rápido pero también sale más caro. Entonces tendré que tomar un solo carro como antes aunque demore un poco más. ¿Qué se puede

hacer? No hay otra. Volveremos a como antes y vuelta a empezar. Quizá en un tiempo si el negocio va bien podré volver a tomar dos carros.

Listo. Se acabó. Muchas gracias por su atención.

ENTREVISTA XVIII

Nombre ficticio: Julia

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 14-25, Menor

Antes que nada ¿cuantos años tiene?

Yo... tengo 24 años.

¿Y usted vive sola? ¿Con sus hijos...?

Una familia: mi esposo y mis dos hijos.

¿Ustedes son de Lima?

No, somos de acá de la selva. De Tarapoto y mi esposo es de Iquitos.

¿Y hace mucho tiempo que están acá?

Será pues... mi hijita vino de cinco meses de Pucallpa y ahora cumplió cinco años... Cinco años será que estamos acá.

¿Y se vinieron de frente a Juan Pablo o antes vivieron en otro lugar?

Antes vivíamos en San Juan de Lurigancho, por donde está el Metro. Recién hace tres meses que estamos acá.

¿En el mismo Juan Pablo?

Sí, en César Vallejo. Hemos comprado acá nuestro terreno para no tener que pagar cuarto. Así nomás plantando nuestras esteritas. Así hemos empezado. Ahora estamos cerrándolo ya. A poco a poco lo estamos haciendo levantar.

¿Usted normalmente qué es lo que hace durante el día?

Yo, con mis hijos. A dejarlos, recogerlos... Ella está acá abajito en el jardín y mi niño viene aquí al colegio. Después voy al mercado, vengo, cocino, lavo... En la casa lo que sea.

¿Y al mercado va acá mismo en Juan Pablo o...?

Al Diez, voy al mercado Diez. Porque allá se encuentra lo que uno se quiere. Y acá no.

Encuentra y cómodo ¿no?

Ajá.

¿Por qué aquí es bien caro, no?

Acá es chiquito y lo encuentras más carito. Y no hay lo que uno se quiere. Allá si encuentras y un poco más cómodo.

¿Y normalmente para ir al Diez toma los Picapedras?

Eso, tomo el carro estos verdecitos... Es que casi no conozco.

Ah, ya. Es que los vecinos le llaman Picapiedras a estos carritos.

Ah! Entonces tomo estos carritos, voy hasta el diez, compro y me regreso para acá.

¿Y cuanto tiempo tarda más o menos hasta el Diez?

No sé... dos horas. A veces más pues.

Ya, esto es lo que tarda desde que sale de su casa hasta que regresa pero ¿cuánto se demora el carro desde que lo toma hasta que llega al mercado?

Ah!, poco serán cinco minutos. Depende si sale lleno o se para a recoger pasajeros.

¿Y los Picapiedras pasan por delante mismo de su casa?

No, los Picapiedras tengo que ir a tomarlos a la avenida, acá no llegan. De acá camino como cinco minutos, ni tanto, y tomo estos carritos ahí en la avenida.

¿Y va todos los días al mercado?

No, interdiario más o menos. Tres veces por semana será.

¿Y si le falta alguna cosita?

Voy acá al mercadito que está más abajito de mi casa. O a la bodega también. Pero es más caro allá.

¿Y cuando va al Diez a comprar aprovecha para hacer otras cosas o solo compra?

No, compro nomás.

Usted ya lleva un tiempo en Lima me dijo.

Cinco años, sí.

Entonces más o menos ya conocerá como es el transporte aquí.

Sí, más o menos.

¿Y como lo ve? ¿Qué opina de él? ¿Le es útil a usted para hacer sus cosas de cada día?

Normal, calladito pago. No soy de estar quejándome por los pasajes.

¿Pero el transporte que hay le sirve para hacer las cosas que usted tiene que hacer?

Sí. Claro. Sino ¿Cómo iría al Diez yo? El transporte se necesita.

¿Entonces usted cree que para usted el transporte es una necesidad para hacer las cosas que hace cotidianamente?

Sí pues. El transporte es una necesidad tremenda. Sin transporte no se puede. Es importante que haya movilidad.

Porqué ¿usted a parte de salir para comprar sale para otras cosas?

Sí, a veces los domingos salimos; o los sábados. Para pasear. Los días que no hay colegio a veces mis hijos están aburridos y ahí los saco y los llevo ahí por donde antes vivía, al parque. Ahí tengo también a mi hermana y a paisanas que son de allá de Tarapoto también visitamos. Así aprovechamos para pasear y para visitar familia.

Y amigos.

Y amigos también.

¿Y la movilidad le facilita el ir a pasear o a visitar?

Claro.

¿Qué sería si no hubiera movilidad?

Huy!, sería muy difícil. No se puede caminar hasta allá.

¿Y normalmente siempre encuentra carro para ir allá donde quiere ir?

Sí, pero hay que estar esperando...

¿Pero sí hay carro?

Sí, si hay. Para todas partes.

¿Y alguna vez no ha podido llegar en carro, en transporte público, allá donde usted pensaba ir?

No, siempre he llegado. De repente hay que caminar un poquito pero sí he llegado.

¿Y a todas horas encuentra carro?

Sí, claro, sale. Pero hay que estar esperando a veces... Cinco minutos, diez minutos; o más tal vez. Porque los carros no están ahí.

¿Y para usted estos cinco o diez minutos es poco, es mucho, es una cosa razonable?

Bueno, depende. Si uno va al mercado esperar diez minutos es mucho pero si va más lejos no es tanto. Depende ¿no?

Y dígame una cosa ¿qué proporción de lo que ustedes ingresan en el hogar destinan a pasajes? Más o menos.

Bueno, no sé. Mi esposo es el que maneja la plata. Él siempre guarda para esto, para lo otro, para la comida.

¿Pero es una cantidad más o menos regular, alta, baja?

Él es independiente, no es estable su chamba. Unos meses tiene más plata y otros tiene menos. Depende. A veces tiene, a veces no tiene...

○ sea, no es una proporción regular lo que gasta en transporte.

Así es.

¿Para ustedes la plata es un limitante a su movilidad?

Claro, a veces tiene justo para su movilidad para ir al trabajo. Y a veces no le dan completo y no hay para otras cosas. Justo para su pasaje nomás. Para otra cosa no hay.

¿Siempre andan mirando la plata para poder salir?

Sí pues. Si no hay no salimos. Hay veces no podemos salir a pasear porque no hay. Por acá nomás nos quedamos.

¿Y los domingos qué es lo que hacen? Porque... ¿su esposo descansa los días domingo?

Sí, sí, descansa los días domingo. Bueno, como le digo a veces salimos a pasear, a visitar a mi familia... Pero mayor parte nos quedamos aquí.

¿Pero no salen porque no les apetece salir o porque no tienen plata para salir?

Bueno, mayormente por lo que no hay plata porque la poca que tenemos la ahorramos para la casa. Como le digo recién estamos aquí y estamos levantando la casa. Hay que levantar poco a poco. Y los materiales cuestan caros.

Digamos que si tienen algo de plata más prefieren invertirla en la casa que salir a pasear. ¿Porque para ustedes es prioritaria la casa que los paseos?

Sí, claro. Salir a pasear es bueno pero antes es la casa.

¿Y para ustedes el hecho de no tener plata para pasajes les supone alguna limitación? ¿Supone por ejemplo que su esposo no pueda ir a lugares mejores para trabajar porque está lejos y cuesta más caro?

Bueno, él su trabajo... trabaja solo. A él lo paran llamando para que vaya. En tal sitio trabaja, mañana trabaja en otro sitio. Sí hay veces le ofrecen trabajo y como no tiene pasaje no puede ir. Y pierde, claro. De repente de este trabajo le iban a llamar para otro y como no fue ya no consiguió el otro tampoco. Es como cadena y si se rompe ya no sigue. Sí pues, a veces pasaje no deja trabajar. Aunque él siempre procura guardar para pasaje. Como así se ha encontrado varias veces ya procura tener un guardadito para tener para casos así.

¿Y cuando sus hijos o ustedes lo papás se enferman a donde los llevan?

A la posta los llevo nomás. O cuando es más grave aquí al Diez. Pero raro es que vayamos. Felizmente son sanos.

¿E igual van en Picapiedras hasta allá?

Sí pues. Al Diez sí. A la posta vamos caminando.

¿Y no le ha pasado alguna vez que a pesar de tener su guardadito en el momento de más necesidad no tenía plata para pasaje?

Sí, alguna vez me ha pasado.

¿Y qué hace si le ocurre esto?

Camino. Mi esposo también. Aunque como él tiene conocidos por ahí se presta. Una vez mi esposo solo tenía un sol y el pasaje estaba sol veinte. Pero él tenía que regresar y no tenía otra. Así que subió al carro y cuando el cobrador pasó le dio un sol. "Un sol veinte está el pasaje señor" le dijo el cobrador. "Pero yo siempre paga un sol. ¿Por qué me quieren cobrar un sol veinte?". "Este es el precio señor". Y así empezaron a discutir. Al final el cobrador le dijo que se bajara. Y él le dijo pues que si lo botaba le devolviera su sol. Y renegando se lo devolvió. Y mi esposo se bajó y tomó el otro carro que ya le costaba un sol porque ya estaba más cerca. Y así pudo llegar. El ingenio hay que utilizar a veces.

Muy bien. Nada más entonces. No la molesto más que usted tiene que hacer.

ENTREVISTA XIX

Nombre ficticio: Luis

Grupo de análisis: Muy pobre, Varón, 14-25, Menor

¿Qué edad tiene por favor?

24 años.

¿En qué parte vive usted?

En Juan Pablo II; en la segunda zona.

¿Y vive solo o vive con...?

Con mi familia. Mi esposa, mis hijos.

¿Cuántos hijos tienen?

Cuatro.

¿Cuatro hijos? ¿Y qué edades tienen?

Uno tiene ocho años, otro tiene seis, la otra tiene tres y la otrita está de... va a tener dos añitos.

Dos varones y dos mujeres.

Sí, así es.

¿Y usted mayormente a qué es lo que se dedica?

Sí, a trabajar, a arreglarme con mis hijas, a ayudar a mí esposa. Nos ayudamos pues sino como...

¿No está trabajando?

Ahorita no, ahora estoy sin empleo.

¿Y está buscando trabajo?

Claro, todos los días tengo que estar saliendo para ver si encuentro chamba. Voy acá, voy allá, adonde alguien me ha dicho para ver si sale algo.

¿Y usted trabaja fuera de Juan Pablo?

Sí, fuera. Por Villa María... No sé, donde haya chambita pues para trabajar. A veces no se encuentra... hay que aprovechar en otra cosa.

Porque ¿qué tipo de trabajo hace?

En construcción mayormente. Pero también vigilancia... Si pues, cualquier cosa que haya, que se presente. Mantenimiento de calles...

O sea de lo que haya más o menos.

Sí pues, así me voy recurriendo. Con lo que salga. Para poder tener algo para salir adelante.

¿Y a parte de para trabajar sale por algún otro motivo de Juan Pablo?

Sí claro, para hacer las compras acá al Diez, compro para la casa...

Y entonces por lo que me dice no tiene un lugar fijo de trabajo.

Sí, así es.

Entonces debe conocer Lima regular.

Sí, sí, más o menos.

Porque ¿usted es de Lima?

No, soy de Chiclayo, del norte.

¿Y hace tiempo que están viviendo aquí en Juan Pablo?

Dos años son ya que estoy viviendo aquí.

¿Dos años?

Sí pues, dos años.

¿Y se vino de frente aquí a Juan Pablo o antes vivió en otro sitio de Lima?

No, de frente nos vinimos para acá.

¿Y normalmente cuando se desplaza por trabajo o para buscar empleo en qué medio de transporte se moviliza?

En carro. Hay veces voy de frente de acá con la 45 o la 17 y sino tomo los Picapiedras hasta Wiese y de allá ya tomo otro carro que vaya hasta Villa María o así. Dependerá de donde vaya tomo una ruta u otra ruta; a veces tengo que tomar varios carros. También a veces camino.

¿Siempre en transporte público?

Siempre, sí.

¿Cuánto tiempo tarda hasta el trabajo?

¿Tiempo? Depende pues. Como le digo no siempre voy al mismo sitio. A veces tardo más a veces menos.

¿Y en el caso de este trabajo en Villa María?

Serán dos horas... dos horas y media más o menos.

¿Dos horas y media para ir? ¿Y para regresar?

Para regresar otras dos y media. De repente un poquito más. A veces, según la hora, a la vuelta se demoran un poco más. Ya es demasiado ya. Mucho rato en el carro. Muy largo.

¿Y cuando sale para trabajar aprovecha el desplazamiento para hacer otras cosas o solamente va a trabajar?

Aprovecho, claro. A comprar algunas cositas. A veces cosas que me hace falta de pasadita compro. Por el tiempo pues. Y por la plata, para ahorrar.

¿Y qué opina del transporte urbano de acá de Lima? ¿Le satisface? ¿Qué problemas encuentra? ¿Qué ventajas?

Bueno, acá el transporte lo veo bien difícil. Suben los pasajes... No se puede viajar con facilidad. Para ir a Zapallal cobran tanto... No se puede llegar siempre. A veces uno va caminando. Porque realmente la plata no alcanza.

¿Para usted el gran problema del transporte sería el pasaje?

El pasaje, sí. Otras cosas también hay: el humo, la contaminación, a veces también mucho claxon, que hacen mucho ruido... Pero principal es el pasaje.

¿Los demás quedarían en un segundo término?

Sí pues, el pasaje. Lo otro: la comodidad, el humo, el ruido pasan a un segundo plano pues.

¿Normalmente hace lo mismo todos los días o va variando según el día?

Depende donde me salga la chamba pues. Depende, hay veces por Villa María, hay veces por Villa el Salvador, por acá. Y a veces si no hay me quedo en casa, ayudando a mi señora, con mis hijos.

¿Y ahora mismo está yendo a Villa María?

Ahora mismo no estoy yendo. Ahora estoy sin chamba.

¿Y su último trabajo que hizo cual fue?

El último trabajo que hice ya se terminó y ahora estoy acá en la casa ayudando a mi señora. Mi señora se va a trabajar y yo me quedo con mis hijos.

¿Y el último trabajo que hizo donde era?

En Villa María.

¿Y hace poco que lo terminó?

Hace poco. Un mes debe hacer.

¿Cuándo usted trabajaba allí como era un día normal para usted? Se levantaba...

Me levantaba a las cinco de la mañana, agarraba mi carro acá los Picapiedras hasta el Diez y de allá agarraba el Chamu [¿?] para Villa María.

¿En un solo carro llegaba?

En un solo carro. De acá agarraba mi carro hasta el Diez y de allá en un solo carro a Villa María.

¿Y cuanto le costaba el pasaje?

De acá me costaba cincuenta céntimos.

¿Cincuenta los Picapiedras?

Sí, los Picapiedras. Y de irme para allá a Villa María un sol cincuenta. Dos soles total. Dos soles a la ida y dos a la vuelta. Cuatro soles diarios es lo que me gastaba.

¿Y qué es lo que hacía allá en Villa María?

Allá trabajaba así en... haciendo muro para construcción de casas. Ladrillo, haciendo las bases.

En la construcción entonces.

Sí, en la construcción.

¿Y si salía de aquí a las cinco de la mañana a qué hora llegaba al trabajo?

Allá llegaba hay veces a la seis y media, siete y media llegaba. Depende del carro.

¿Y chambeaba hasta qué hora?

Chambeaba hasta las siete, siete y media, ocho de la noche.

O sea que estaba regresando aquí tarde.

Sí, llegaba a las once, doce hay veces. Lo justo para dormir un poco y otra vez ir a trabajar.

¿Y los domingos también trabajaba?

No, domingo no se trabajaba. Ya los domingos solamente salía a hacer mis compras. El domingo lo aprovechaba más para estar en la casa con mis hijos y mi señora. Haciendo las compras, todo.

¿Y si no salían era porque no querían o porque no tenían plata para salir?

Claro, porque cuando no hay plata no se sale de la casa. Y si hay se va uno nomás a hacer compras al Diez o acá lo más cerca. No vas a estar gastando doble pasaje ¿no?

¿Usted tendría posibilidades de hacer su trabajo aquí en Juan Pablo?

Sí, aquí se construye cantidad. Pero hay mucha competencia.

Pero a un trabajo más o menos regular me refiero.

Sí, si me sale un trabajo me quedo pero normalmente los trabajos me salen fuera de Juan Pablo. A veces alguna vecina me dice "vecino dame una mano en esto" y ya le hago el trabajo y siquiera cinco soles, diez solcitos me sale. Pero es poco.

Usted, como trabaja en lugares distintos también tendrá que movilizarse a lugares distintos. Debe conocer Lima más o menos.

Sí regular. Más hacia el sur pero sí, bastante.

¿Y siempre que ha querido ir a un lugar ha podido llegar allá en carro? ¿En transporte público?

De acá... sí, sí llegan a todas partes. Sí llegan a todas partes de Lima.

¿No hay lugar en Lima donde no llegue un carro?

No, ahora por todo está llegando. En Lima todo llega los carros a todas partes. Para qué. Hay un montón de carros que llegan a todas partes. Hay mucha movilidad y llega a todos sitios.

¿Usted nunca se ha encontrado que quisiera ir a un lugar y no llegara el carro hasta allá?

No, siempre ni que sea preguntando se llega allá donde uno quiere. Por último quizás deba caminar un poquito o tomar mototaxi si va cargado o es subida. Pero sí llegan, sí.

¿Y a todas horas encuentra carro?

Sí.

¿Siempre que ha querido tomar un carro ha encontrado?

Sí. A todas horas hay transporte, a todas horas. En la tarde, en la noche. Para salir para regresar.

¿Usted nunca se ha encontrado que saliera a tomar un carro y ya no pasara?

Yo no. Claro que a partir de una hora baja, ya no hay tantos carros, pero hay. De repente en la madrugada no hay. Pero la mayoría a las cuatro de la mañana empiezan. Y terminan hay veces las once, las doce o la una. Y más tarde a veces.

¿Y normalmente cuanto tiempo tiene que esperarse para tomar el carro?

Sí, hay que esperar. Pero depende del carro. Algunos pasan al toque. Los Picapiedras no tardan nada. Ahí mismo están pasando. Pero otros carros sí hay que estar esperando. A veces diez minutos, quince minutos.

¿Y el que toma usted en Wiese para ir a Villa María, por ejemplo?

A esas horas de la mañana, cinco y media, pasan pocos. De repente demorará diez minutos. Alguna vez quince será. Pero también por lo que yo tomo el Chamu [¿?]. Si tomara otros micros que van directos hay más. Pero cobran dos soles y el Chamu cobra un sol cincuenta.

Este... una cosa: hasta ahora ninguna de las personas con las que he hablado me han dicho que utilicen la bicicleta para sus desplazamientos ¿Por qué?

Mayor parte de los vecinos de Juan Pablo no nos alcanza para comprar bicicleta. Pero a parte bicicleta solo sirve para pasearse por acá cerquita. Si uno tiene que ir a Lima o a otro distrito ya no sirve. Ni siquiera aquí en San Juan. Lejos está todo y demoraría una eternidad. A Villa María tardaría horas en llegar. A parte peligro que te aplaste un carro. No, bicicleta acá no sirve. Ni siquiera aquí en Juan pablo con las subidas que hay. Y si uno vive en el cerro, menos.

Dígame ¿en qué medida la plata es una limitación para usted para movilizarse?

Bueno, por lo que como no hay plata a veces no se puede ir a donde uno necesita. De repente salió chamba y no hay pasaje. Y uno tiene que prestarse o ver como hace.

Porque antes dígame ¿de lo que usted y su señora ganan a la semana o al mes qué proporción se gastan en pasajes?

Más o menos gastamos veinte soles, veinticuatro soles quizás. Cuando trabajo, claro. Cuando no trabajo gasto menos. Y mi señora también gasta. La proporción no sabría decirle por lo que depende del mes que cobremos más o menos.

¿Y una cosa aproximada?

Bueno cuando yo estoy trabajando casi se lleva la mitad de mi sueldo. A parte está lo que gana mi señora. Pero también ella gasta pasaje cuando sale.

¿En todo caso para ustedes es mucho, poco...?

Es bastante.

¿Qué cosa es en la que gastan más plata ustedes?

La comida. La comida, sí.

¿Y después de la comida?

Bueno, quizá el transporte, el transporte, sí.

Y debido a que el pasaje es caro y que usted no tiene muchos ingresos ¿alguna vez le ha ocurrido que le haya surgido una oportunidad de trabajo, por ejemplo, y que no haya tenido para pasaje para llegar hasta allá?

Sí, a veces pasa que a uno lo llaman para un trabajo y no se puede ir porque no hay plata. A veces me ha salido y estoy con miras de ir pero no hay como.

O sea, tiene la percepción que está perdiendo oportunidades de trabajo...

Sí, por el pasaje.

¿Me puede contar de algún caso concreto que le haya ocurrido esto?

A veces me ha salido para ir a trabajar... Una vez me salió para Ventanilla para chambear pero no tenía. Está lejos y costaba... El pasaje salía... Ahora no me acuerdo pero era bastante. Y yo no tenía porque de días que no trabajaba. Y mi señora aquel día no había vendido más que para la comida. Y justito todavía. Además no iba a cobrar hasta al cabo de seis días. ¿De donde iba a sacar el pasaje para tantos días? Y como le digo prestar plata no se puede; para devolver con diez quince por ciento, no. Así que no pude ir, tuve que rechazar el trabajo. Y así varias veces. Como usted dice he perdido oportunidades. Varias veces he perdido oportunidades.

¿Usted siente que el pasaje es una limitación para hacer cosas?

Sí pues, porque sin pasaje no se puede. Para todo se necesita pasaje. Para salir a pasear se necesita pasaje, para trabajar, para atenderse en el médico... Aquí en Juan Pablo no hay todo y hay que salir y para salir pasaje es necesario. Para todo es necesario pasaje. Y si no hay para pasaje no se puede salir. Y así.

¿Y que le implica a usted y a su familia el hecho de no tener plata para pagar pasajes? ¿Usted tiene la impresión de estar perdiendo oportunidades para mejorar su vida y la de su familia?

Sí, claro. Si tuviera plata podría ir a todos los trabajos que me ofrecen y ganar más y con esto mejorar la casa, llevar a los niños a otro colegio...

¿A qué colegio lleva los niños?

Bueno, aquí.

¿Y los lleva aquí porque cree que es un buen colegio o porque no puede ir a otro?

Por lo que está cerca de casa y no tengo que pagar pasaje. ¿Cómo sería si los cuatro tuvieran que pagar pasaje para ir al colegio? No se podría. Imposible.

¿Y usted cree que los puede perjudicar en el futuro?

Claro, de hecho. Este colegio por lo mismo que está en una zona pobre tampoco tiene materiales ni nada. Los profesores hacen lo que pueden pero de todas formas la educación no es buena. Por decir no tienen computadoras para enseñar a manejar a los niños. Y ahora todo es con computadoras.

¿Y alguna vez le ha ocurrido que por lo que sea se haya quedado sin pasaje para el regreso? Que lo haya perdido, que le hayan robado...

Sí, sí me ha pasado. Hay veces uno se va justo con el pasaje pensando que le van a pagar y salen diciéndole "¿sabe qué señor? vuelva mañana". Entonces uno le dice "¿sabe qué? Yo he venido con lo justo y si usted no me paga no tengo como regresarme. "Señor, no me han pagado, así que véngase mañana". Y ya. ¿Qué iba a hacer?

¿Y en este caso qué hizo?

En este caso como en Villa María yo tengo mi familia me he ido ahí y le he dicho "¿sabes qué tío? me he quedado sin pasaje para regresar y me dicen para mañana. Y me dijo quédate. Ya mañana vas a cobrar y de ahí a tu casa.

Esto le pasó cuando ya estaba allá. Pero ¿le ha pasado alguna vez que estando en su casa tiene que salir por una urgencia y no tiene para pasaje?

De ahí ya veo la forma ¿no? Aunque sea un vecino me presto. También si no tengo pasaje completo hago un tramito caminando. Por decir camino hasta Wiese y de ahí ya tomo carro. Pero para venir sí hay que tomar Picapiedra. Tanta subida no se puede caminar. Y si es de noche peor. Ya es demasiado peligroso caminar. Lo que uno trae de todo el día de trabajo se lo quitan nomás. Asaltan por ahí.

Muy bien pues. Nada más. Muchas gracias por atenderme.

ENTREVISTA XX

Nombre ficticio: Vicky

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 46-60, Mayor

Si no le importa, ¿cuantos años tiene?

Tengo cincuenta años.

¿Usted en la casa vive sola o vive con más personas?

No, en mi casa ahorita vivo yo con mi hijita la mayor que tiene cuatro hijos y mi esposo. Lo que pasa es que mi hijita se ha separado y como los chiquitos no pueden estar solos se queda conmigo acá en mi casa porque ella se va a trabajar; porque ella tiene su casita acá arriba también. Tiene dos chiquitos menores que son de tres años y de año y medio. Los llevo al wawa wasi, los recojo... Yo me quedo con ellos.

Ya, ya. ¿Los demás si van al colegio?

Sí, dos si van al colegio. Dos se quedan conmigo.

¿Usted vive aquí en Juan Pablo?

Sí, en Juan Pablo II.

¿En qué parte?

En tercera zona.

¿Cuáles son las razones por las que usted se desplaza?

Cuando mi hija sale a trabajar yo me quedo a cargo de sus hijos, los cuatro. Que uno va en la mañana tomando su desayuno. El otro almuerza y que vaya en la tarde. El otro va llegando. Y controlar la hora que ellos llegan. Porque sino, si no hay control, no llega a la casa, no almuerza ¿no? Entonces trapeo mi casa, hago mi papa rellena, me voy al mercado y a vender. La típica. Siquiera un par de soles me gané. Siquiera para comprar en la tarde lonche o algo.

Entonces básicamente usted se dedica a cuidar de la casa y de sus nietos y por ahí hacer alguna cosita de comida que lleva a vender al mercado.

Ajá, sí, así es.

¿Y no sale de Juan Pablo?

No se puede salir por los niños pues. En la tarde igualito también. Mi nieta... salen a la una. Hay veces llegan a las dos de la tarde y no salió. Esperando que salga y no salió. Y yo tengo que regresar a la casa para esperar al otro. "¿Cómo hago?" digo. "Seguro ya se escapó por atrás". Como en el colegio está libre por atrás. Y después tengo que estar correteando. Entonces voy a la casa y llega tarde. Preguntas "¿por qué?". "No, ya hemos salido". Y mi nieto igualito también. Mi nieto tiene diez años. Está en quinto. Igualito también. Estoy parado en la puerta... Salen a las seis. Y llega a la casa a las siete de la noche. Y la niña que llega a esta

hora a la casa. Y con tantas cosas ahora que hay. Montón de pandilleros hay. Entonces hay que tener mucho cuidado. A veces yo me vengo... tengo que venir temprano antes de que empiecen a llegar.

¿A qué hora empiezan a llegar los pandilleros?

Pandilleros, fumones... Cuando oscurece empiezan a llegar. Las seis, siete de la noche. Ese rato se agarran a piedrones. Unos chibolos que bajan del cerro. Ahí se juntan y de todo hacen. Se tiran piedras como granizo. Y a cualquiera que está saliendo que le caiga una piedra.

Sí, es bien bravo. Y dígame... supongo que alguna vez si saldrá de Juan Pablo.

Sí, por lo menos ahorita que mi hijo que tiene diecisiete años está trabajando allá en Huachipa y ayer justo fui a verlo, como está. Mi hijo su deseo es de estudiar ¿no? Pero recién para abril son sus exámenes de admisión. Entonces yo le digo "aprovecha este mes y el otro siquiera para trabajar y ganar un poquito". Porque la situación ya no es como antes. Siquiera antes trabajando se ganaba platita. Por eso yo he hecho mi casa. Pero ahora, ahora la situación está mal.

¿Y usted compra aquí en el mismo Juan Pablo?

No, yo me voy a La Parada. Porque acá lo venden todo bien carísimo: la papa... La Parada está justo como nosotros la economía. Gracias a Dios que tenemos un solo carro que nos lleva a La Parada. La 17 te lleva al mercado de frutas, te lleva a La Parada. Yo de ahí me voy y me compro para la semana. Me gasto mis diez soles pero mis hijos ya comen bien con esto. Y de mi hija la mayor sus hijos ellos no te comen sino, como dicen, como campesinos comen, cantidad. No se llenan en verdad con una taza; quieren dos tazas. Devoran. Y a veces cuando no hay quieren más esas criaturas. Acá mi hija la segunda tiene una hijita, trabaja marido y mujer y le dan de todo a esa chiquita y no quiere comer. En cambio estos cuatro que están acá, pasu madre. Hasta la bebé come. Le das un plato de sopa llenito y todo se lo come; limpiecito te deja el plato. "Más" te dice mirando la olla; "más". Así pues de La Parada me traigo por lo que acá está bien carísimo. Acá te venden una por veinte céntimos. En La Parada está tres o cuatro quilos por un sol.

Prefiere ir un día a la semana a La Parada que estar comprando cada día en el mercado de acá.

Sí, de ahí me traigo mi papa; papa amarilla grande y ya les hago comer de esto a mis enanos. En cambio acá te vas con diez soles y no alcanza la plata. Alcanza para el día nada más.

¿Y entonces usted aún teniendo que pagar pasaje le sale más a cuenta comprar en La Parada que comprar acá?

Claro, porque mira cuanto se ahorra. Si lo que acá te cuesta un sol la zanahoria en La Parada está veinte céntimos.

¿Incluso le sale más a cuenta ir a La Parada que ir al Mercado Diez?

Sí. A ver, el tomate ahí está treinta o cuarenta, lindos tomates. ¿Acá unos tomatitos chiquitos cuánto están? Un sol el kilo. Y no sale a cuenta pues. A unidad veinte céntimos tomate chiquitito. Yo prefiero me voy allá y de allá me traigo cualquier cosa. Cómodo está allá.

¿Y cuanto tiempo se demora para llegar hasta allá?

Dos horas.

¿Dos horas para ir y otras dos para regresar?

Sí, cuatro horas.

O sea, usted para ir a comprar necesita cuatro horas.

Sí.

Más el tiempo que está allá comprando.

Sí. Aunque por lo general aprovecho para hacer varias cosas. Ayer por ejemplo, como ayer ya he salido para visitar a mi hijo, he aprovechado para ir a comprar a La Parada. Para hoy día ya tengo yo mi pollo y mis verduras para cocinar.

Claro, usted debe aprovechar los días sábado o los días domingo que su hija está aquí en la casa para ir a comprar, cosa que ella se queda con sus hijas.

Sí, así es.

¿Y el domingo atienden en La Parada también?

Sí, hasta las cinco de la tarde atienden. Así que yo me voy allá y... para que puedan comer siquiera bien mis nietos. Porque acá no alcanza. Es bien caro todo. La plata ya no alcanza.

¿Y como va hasta La Parada?

Como le digo para ir a La Parada tenemos un solo carro que nos lleva. Me voy en este carro, la 17, y al regreso otra vez tomo el mismo carro que me deja acá.

¿Y cuando va a La Parada aprovecha para hacer alguna cosa más?

Sí, a veces para ir al Mercado de frutas. Igualito el mismo carro me lleva de acá. Te pasa por la misma puerta. También de acá me voy. A partir de las tres. Y a las cinco ya estás de vuelta ya. Entonces ya me regreso y me traigo mi frutita. Bien barato está la fruta ahí. A veces cien plátanos te venden por cuatro o cinco soles. Y ya tengo para toda la semana para sancochar, para freír, para que coman los chiquitos pues.

¿Y a parte de su hija usted tiene más familia aquí en Lima?

Como le digo somos tres. Yo tengo tres hijos: dos mujeres y mi chibolo. La mayor es la que tiene sus cuatro hijos. El chibolo, el menor, tiene 17 años. Es el que le decía que ahorita está trabajando en Huachipa.

¿Y hermanos? ¿O su papá o su mamá?

De mi ya murió mi papá y mi mamá. Ya no tengo.

O sea, ya no tiene familia para ir a visitar.

Sí, tenemos acá como le digo en Huachipa. Ahí está mi hermano.

Ah, ¿entonces su hijo se está quedando en casa de su hermano?

Sí, así es. Después en La Victoria también tenemos primos. A veces les digo a mis nietos: "si se portan bien mañana vamos a ir a la casa del tío". Y salimos tempranito en la mañana a Huachipa y ahí estamos todo el día. Ellos jugando con sus primos. Corretean en el campo. Se meten al agua, en la piscina. Bien se lo pasan. Uy, felices se sienten con los chanchos, con los animalitos. Como acá no hay. Y en la tarde ya estamos regresando para la casa.

¿Y va seguidito para allá?

Sí, siempre. Hay veces a la quincena. Cuando tienen exámenes ahí ya no. Como ayer. Ayer me fui con la chiquitita nada más. Tranquilita se viene ella. Igual como si fuera su mamá.

¿Y como va hasta allá?

En carro.

¿Y que rutas toma?

Bueno, de acá tomo Picapiedra hasta Wiese y de allá hay un carro que va, la 41, de frente hasta Huachipa.

¿Y el carro le cobra un sol?

Sí. De acá los Picapiedras cobran sesenta céntimos y de ahí ya un sol.

¿Y de regreso igual?

Sí, sí, sí.

¿Y aprovecha para estar todo el día allá?

Todo el día estamos allá en Huachipa. Siquiera les toca un poquito de aire sano, limpio. Acá todo es puro polvo. Y se distraen correteando. Acá no hay nada para que se distraigan. Como no hay carro. Y a veces juegan partido en tremenda cancha que hay. Corren también allá. Feliz. Y así se están distraendo siquiera. Sino cuando llevan muchos días aquí se aburren y están bien pesados. Hay veces en vacaciones yo me voy a Huancayo y ellos se quedan un mes, quince días.

¿Pero usted me dijo que ayer también fue a La Parada?

Sí, hay veces que de allá los dejo donde mi hermano y voy a La Parada. Pero esto es a las quinientas. Casi siempre me quedo allá en Huachipa.

¿Usted lleva años ya viviendo aquí en Lima?

Sí, yo vine acá a los diez años nomás. Cuarenta años tengo ya.

Entonces conoce bastante el transporte como es ¿no?

Sí, más o menos.

¿Y que me diría usted del transporte? ¿Qué le gusta? ¿Qué no? ¿Qué cosas tiene buenas?

Bueno, ahora es bueno porque los carros son cómodos, anchos; siquiera tienes para recostarte. Antiguamente no, tu te sentabas y tenías que ir como quien dice como una momia. Aunque también ahora que son petroleros botan mucho humo; como chimenea botan. Mucha contaminación. Todos los cerros deberíamos arborizar para que haiga oxígeno ¿no? Eso es lo que nos hace falta: las plantas. Pero sin embargo, se invadió, se vendieron los cerros, y al final ahorita ya no hay árboles donde sembrar ¿no? Eso es lo que hace falta más oxígeno.

¿Y cuando usted tiene que salir, se a La Parada, a visitar a su hermano o a otros lugares, siempre encuentra movilidad?

Sí, siempre que se quiere tomar ahí está el carro. Claro que a veces hay que esperar pero de pasar pasa. Como le digo ya hace muchos años que vivimos acá en Juan Pablo. Y antes sí hemos sufrido. Tuvimos que hacer marcha para que venga carro. Ya vino la 104. Ahora no está pero antes llegaba la 104 acá. Abajo era primero su paradero. Hemos hecho marcha para que suba acá arriba. Y antes éramos bien unidos. En cambio ahora ya... como dice cada quien ya va por su cuenta. Hasta una persona se moría y todo se hacía colecta. Éramos cinco zonas. Cada zona era de 300 personas. Todos hacían una colecta y se aportaba a esta persona que había fallecido. Como una colaboración. Pero ahora ya no. Se muere tu familia

por decir y ya cada quien ve su problema. Muy desunidos ha quedado. Antes había otra más: la 29. Hasta el Callao se iba. Ya entonces entró la 45 hasta el Callao y la 29 se retiró pues. Y ahora pues está la 17, la 45 y los Picapiedras. Con Picapiedras sales acá a Wiese y de ahí para todos lados tienes. Igualito la 17 te vas hasta La Molina, Monterrico, toda esta parte.

¿Y más o menos se puede llegar a cualquier lado en Lima?

Sí, a cualquier sitio donde tú quieras ir. Basta tomar cualquier carro en Wiese. Con la 45 vas hasta Grau y de Grau vas a Comas, San Martín de Porres, Condevilla, Collique. A lo que tu quieras salir.

¿Y alguna vez ha tenido algún problema porque quería ir a algún lugar y no había carro para llegar hasta allá?

Antes sí. Huy. Hasta el trabajo. Yo me recuerdo cuando recién vinimos aquí, hace 18 años, yo entonces estaba embarazada de mi chibolito, había que caminar de aquí hasta Wiese para tomar el carro. Y a veces había un carro, la 52, la A, la C como dicen, hay veces venía a Wiese pero otras veces no venía; se quedaba allá en el Diez. Y hasta allá había que ir a pie. Y de allá había que venir caminando hasta acá. No había carro pues. Y la pista era como el cerro, puro piedra era. Ya menos mal mejoró. Como le digo antes éramos bien unidos. De noche las mujeres alumbraban con mecheros a sus maridos a sacar las piedras. A mano primerito; después con máquinas. Hacíamos actividad para contratar volquetes. Y los volquetes una piedra se llevaba. Así hicimos la pista. Ahí ya recién ya carros empezaron a entrar.

¿Y usted siente que para hacer sus cosas cotidianas la movilidad es una necesidad?

Sí, los domingos nomás escasea la movilidad porque muchos, los que tienen su movilidad que trabajan en Picapiedras, se van a pasear con la familia. Suponiendo que los días particulares trabajen ochenta carros, los domingos de los ochenta carros treinta se van y quedan cincuenta carros. Y domingo todos descansamos y queremos salir... y es menos movilidad. En verano igualito que uno quiere irse para la playa y se agarran sus carros y se van y dejan sin movilidad. Suponiendo en la 45 son cien, ya cuarenta se van a la playa ya. Y dejan sin movilidad. Los domingos ya no se abastece ya. Hay que estar una hora, media hora parado esperando el carro. No hay carro pues para poder salir.

¿Y los días de semana?

Ah sí, en los días particulares si no hay problema. Uno tiene que ir a trabajar y ahí está el carro. A la hora que sea ahí está el carro. Por lo menos ahorita yo voy a trabajar a Lince. Lavo ropa. Me voy así en la mañana. Lo arreglo a mis nietos, lo mando al uno, al otro, al otro. Como chiquito se queda en wawa wasi me voy a lavar. Y como a las cuatro de la tarde ya se quita el agua... A veces llego, lavo un poquito, depende de la ropa que hay, de la cantidad, dos, tres horas me quedo ahí. Y a las dos, tres, cuatro ya no voy a alcanzar el agua para lavar la ropa de otra persona. Entonces tengo que ir más temprano para poder lavar.

¿Y siempre va a lavar ropa o es así esporádicamente?

Sí, siempre salgo a lavar la ropa. Ahora mañana me voy a Villa el Salvador. Y el miércoles otra vez voy a lavar la ropa. De ahí un ratito si puedo ir el jueves.

¿Y como va hasta allá?

En carro. Tomo los Picapiedras acá en la avenida y de ahí en la Wiese me tomo un carro que me deja en la Arequipa, en Lince.

Y a pesar de que usted está así un poco atada por sus nietos, a pesar de esto usted sale bastante.

Sí, yo siempre he trabajado. Por lo que mi esposo tomaba y hay veces se gastaba la plata en tomar y después no había para pagar el alquiler del cuarto donde vivíamos. Y el dueño nos quería botar y nos cortaba el agua y no había como cocinar. Así que mi deseo era tener mi propio terrenito. Y cuando supimos que aquí estaban invadiendo "para allá nos vamos" le dije. "Siquiera de aquí no nos van a botar por no pagar alquiler" nos fuimos diciendo. Y de ahí que yo siempre he trabajado. Criando a mis hijos todavía. Estaba embarazada de mi chibolo y me iba a trabajar a Santa Anita. Trabajaba en cocina. Como mis dos hijas iban al colegio ya pues las acompañaba al colegio y yo a trabajar me iba. Ya de que nació mi chibolo ya me quedé acá ya. Acá vendía mis gaseosas, mi gelatina, mi chupete. Me traía de Lima. Y así, así nos vinimos a vivir.

¿Y usted que se desplaza bastante debe gastar una cantidad regular de plata para pasajes?

Sí, viajando uno se gasta pero también, como se dice, si uno no sale no hay. Uno tiene que obligado salir para tener un ingreso.

¿Y qué parte de lo que usted ingresa se gasta en transporte más o menos?

Bueno, a veces la cuarta parte.

¿La cuarta parte? Eso es una cantidad regular.

Sí pues pero como dicen uno tiene que invertir para ganar pues si tu no inviertes no ganas nada. Por lo menos yo voy a lavar mi ropa; me pagan quincenal o me pagan a fin de mes. Y de esta quincena para la otra ya se va juntando una cantidad. Con esto ya tengo para pagar la luz, para pagar el agua. Y tengo también para pagar el pasaje para ir a lavar más. A veces hago mi mazamorra, hago mis papas rellenas y vendo en el mercado. Y con esto pago mis materiales para cocinar y también me sobra para pasaje y para otras cosas de la casa.

¿Y a veces el hecho de no tener plata le impide de salir? De repente a usted le sale un trabajito, para ir a lavar ropa o para otra cosa, y no tiene plata para el pasaje.

Sí, sí me ha pasado.

¿Si le ha pasado? ¿Y entonces qué hace?

Entonces ese día ya no voy ya.

Entonces pierde el trabajo. Y pierde la posibilidad de tener un ingreso.

Sí. Pero que se hace. Si no hay pasaje pues ni modo, no se puede ir.

¿Y esto le pasa bastante seguido?

No tan seguido pero algunas veces sí.

¿Entonces ha perdido varias oportunidades de trabajo por no poder tomar el carro por falta de plata?

Sí pues. Además en algunas casas si habías quedado en ir y después no vas ya no te vuelven a llamar. O de repente de esta casa te hubieran recomendado a otra pero como no has cumplido ya no te recomiendan. Así es. Pero si no hay plata pues que se va a hacer.

¿Alguna vez se han planteado con su esposo la posibilidad de ir a vivir cerca de su trabajo para ahorrar en pasaje?

Bueno, claro, en pasaje se gasta mucho y varias veces ha pasado esta idea por la mente. Pero pues no es tan fácil. Aquí nos hemos dejado la piel. Nos organizamos para invadir, invadimos, luchamos para que no nos sacaran, luchamos para obtener luz, agua, desagüe. Todo lo que es Juan Pablo hoy es el esfuerzo de todos los que estamos acá. El transporte también entró porque nos organizamos para que viniera. ¿Cómo vas a abandonar este lugar entonces? Deberías tener una razón muy poderosa para hacerlo. No pues, aunque a veces convendría por la plata el sentimiento puede más.

¿Y entonces usted siente que el transporte es una cosa necesaria para trabajar, para comprar, para hacer sus cosas de cada día?

Sí, sin el transporte no se puede.

Eso le iba a preguntar. ¿Si el transporte no fuera como es ahora, que fuera peor, como era antes, como sería?

Huy, terrible sería. Antes la gente de la quinta zona, desde el fondo, caminando hasta Wiese iban. Y regresaban también con la carga, o después del trabajo. Descansando venían.

¿Y cuando ustedes se enferman donde van al médico?

Bueno, depende. Si es suave, así nomás con hierba o con frotaciones a veces se le pasa. Ahora, si es fuerte, bronquios, no sé, hay que llevar al médico. Gracias a Dios que del colegio tiene su seguro y de ahí le dan su jarabe, su tratamiento.

¿Y a donde los lleva al médico?

Abajo al Diez, a la posta. Tomo Picapiedra y ya está.

¿Y cuando usted quiere de salir de Juan Pablo para hacer alguna cosa, siempre encuentra carro sea la hora que sea?

Como le digo de lunes a sábado no hay problema. A todas horas hay carro. Lo que se escasea es los domingos. Los domingos, como le digo, la mayoría que tienen carro se van de paseo con su movilidad a visitar a su familia. Entonces sí hay menos movilidad. Sea 45, sea la 17, baja. Cincuenta por ciento baja. Hay que estar una hora, media hora parado hasta que pase el carro. Ahora, si tu tienes una urgencia para salir tienes que tomar doble carro: primero Picapiedra y de Wiese ya tomas otro carro. Los otros días sí. Hay carros cualquier cantidad. A cada rato pasan.

¿Y los días de diario cuanto tiempo tiene que esperarse hasta que pase el carro?

Diez, quince minutos salen los carros.

¿La 17?

Sí.

¿Y para usted esto es poco, es mucho, es una cosa razonable?

Bueno, para mí está bien. También si pasaran cada diez minutos no se ven ni pasajeros. Quince minutos para mí está bien.

¿Y Picapiedras sí pasan más seguidos?

Picapiedras sí. Cada cinco minutos ya están bajando porque hay una cantidad ¿no? Como el recorrido es chico.

¿Hasta donde van los Picapiedras?

Hasta el Diez.

¿Y de acá de Juan Pablo?

Hasta la quinta zona.

¿Hasta el final de la quinta zona?

Sí, hasta arribita. Pasada la tranquera en la curva todavía más arriba. Su último paradero está al final de lo que es quinta zona.

Muy bien. Ya no la entretengo más. Muchas gracias más bien por haberme atendido.

ENTREVISTA XXI

Nombre ficticio: Alberto

Grupo de análisis: Muy pobre, Varón, 26-45, Mayor

Lo primero que quería preguntarle era su edad. ¿Cuántos años tiene si no es indiscreción?

Treinta y tres años.

¿Y aquí en la casa con quien más vive?

Mi esposa y mis tres hijos. La unidad familiar.

¿No tienen a cargo a ninguno de sus papás...?

No, no, solamente la unidad familiar.

¿Y hace mucho tiempo que están viviendo acá en Juan Pablo?

Sí, ya tenemos diez años. Diez años viviendo acá en este asentamiento.

¿Esto es Juan Pablo todavía o ya es Nueva Vida?

Esto es como una ampliación de Juan Pablo. Juan Pablo es de la pista para allá. Y esto es como una ampliación. Hemos venido a invadir cuando esto todavía estaba en nada, estaba en cero. Y según los dirigentes centrales de allá de Juan Pablo II dijeron que en su proyecto de ellos este sitio estaba destinado para una fábrica o algo así. Y de ahí nos salieron diciendo que era para un campo deportivo. De ahí salieron diciendo que para un parque. Y al final nos llegamos a enterar que no tenían nada en proyecto. Eso lo dijeron después que invadimos para poder sacarnos de acá. Y de ahí nos hicieron juicio. Sí, estamos en juicio hasta el momento. Por ese motivo es por lo que no se soluciona este problema. Ahorita todavía no tenemos título... Estamos en cero ahorita. Y así, según que iban pasando los tiempos, una parte de los vecinos empezaron ya a preocuparse por su problema y decidieron separarse. La tercera parte de acá se separó. De ahí ha pasado un año o algo más así y de ahí otra parte de ahí de esta parte del cerro también unos cuarenta y cinco o cuarenta moradores También decidieron separarse. O sea que este pueblo se partió en tres. Producto de esto es por lo que no hay avance pues en nuestro sitio. Estamos divididos y la COFOPRI para que den título de propiedad y den subvenciones exige que haya unión entre los tres pueblos. Y no se pueden poner de acuerdo. Hay otros directivos que no están de acuerdo. Eso es lo que está pasando.

¿Y usted a qué se dedica?

Soy independiente. Soy ambulante mejor dicho. Trabajo con pasteles, vendiendo pancitos.

¿Usted elabora en la casa y...?

No, yo lo elaboro en la panadería. Acá en la espalda hay una panadería. Yo me alquilo la panadería, le pago este... según lo que me cobra ¿no?: quince soles, veinte soles, por el alquiler de la panadería. Entonces ya ahí yo hago la cantidad que yo quiero. Y cuando termino de hacer la mercadería a la otra mañana me voy a vender.

Ya. ¿Y vende aquí en Juan Pablo mismo?

No, no, me voy a vender este... salgo, me salgo de acá. A otros distritos me voy. Me voy a Surquillo o a Surco, o a Chorrillos, así donde me dejen vender más tranquilo ¿no? Porque hoy en día hay mucha seguridad en los mercados, en todos los distritos. Y ya no te dejan trabajar. Hay un serenazgo, municipales. Sí hay más seguridad y es por eso que no te dejan trabajar fácilmente.

Entonces ahí uno tiene que buscarse como...

Sí, a veces me voy al mercado de Surquillo y en ese mercado adentro hay como cinco guachimanes así que están rondando allá adentro ¿no? Que no quieren que haya ambulantes. De ahí te botan. Entonces de afuera los municipales están dando la vuelta, o sea el serenazgo está dando la vuelta con la camioneta. Entonces de miedo esto uno quiere meterse ahí adentro y ahí están los guachimanes. Y entonces ya no sabemos adonde entrar, adonde caer, y ahí nos atrapan. No podemos trabajar tranquilos.

Porque ¿usted va con una carreta, con un triciclo?

Con una canasta. Esta es mi canastita [*señala un par de canastas que están en un rincón de la salita donde nos encontramos*], esta es mi herramienta de trabajo.

Ahí carga todo lo que va a vender en el día y con esto sale.

Sí, sí, con esto salgo a trabajar. Si me dejan descansar me paro ahí con mi caballeta. Pero mayormente estoy ahí andando, rotando. Tengo que estar ahí mirando pacá pallá porque sino un descuido y... Porque ya me quitaron como tres canastas ya.

Claro porque le quitan la mercadería y la canasta aparte.

Sí, sí, lo quitan... Bueno, la primera vez este... me quitaron la mercadería. No me quitaron la canasta. Y me dijeron "que sea la última vez que te veo en este sitio". Entonces de ahí ya... bueno, no hice caso ¿no? Porque uno necesita trabajar pues. De ahí ya la segunda me quitaron todo: la canasta con la mercadería. Todo. Y a la tercera también igualito.

Igual le quitaron todo.

Sí, y a veces a uno le quitan las ganas de seguir trabajando. Ya uno de miedo tampoco ya no quiere salir. El año pasado un vecino de acá estaba trabajando en un hospital de limpieza. Él me comentó "allí hay trabajo; anda presenta tus papeles para que puedas trabajar allí" me dijo. Y entonces yo agarré y bueno, "ojalá haya vacantes". Entonces me fui y me hice mis trámites para sacar mis papeles. Saqué mis papeles, mi certificado domiciliario, certificado de policiales, documentos personales, mi recibo de luz, todo lo que te estaban pidiendo. RUC también. Lo único que no tenía es este... carta de recomendación. Eso no tenía. Y por esto no me recibieron. Pero en este sitio donde fui a la oficina a presentarme había como cincuenta o sesenta postulantes. Entonces, estábamos esperando a la señorita para que venga a ver los documentos. Y entonces salió. Salió y empezó a revisar los documentos. Como había cola de una fila, todos los postulantes estaban así formados de uno, entonces empezaron a pedir documentos. Entonces la señorita veía los documentos. Lo que me di cuenta es que la señorita más lo que miraba era la edad, la parte de la edad. Entonces persona que tenía más de veinticinco años lo separaba y le decía "de ahí conversamos". Entonces los que tenían de veinticinco años para abajo lo separaba y agarraba sus documentos. Pero de las personas que tenían de veinticinco años para arriba no los recibía. Y "ya vienes otro día", "vienes mañana", "vienes tal fecha" y al final no lo recibían. Así siempre lo tenían. Entonces a los que recibían

son a los muchachos de veinticinco años para abajo: dieciocho, veinte, veintidós años. Entonces ya ¿de qué vale tantos papeles que uno tiene que sacar si no hay trabajo?

Sí pues. ¿Y a parte del trabajo por qué otros motivos se desplaza?

Bueno, tengo a mi mamá que vive aquí en el grifo cinco de la avenida Wiese. De acá abajo de la avenida Wiese hay un sitio que se llama San Martín que se viene para acá.

Sí, ajá.

Entonces de ahí para arriba será unos diez paraderos. Y ahí está el grifo Cinco de Noviembre. Y hay veces a la semana me voy dos veces o una vez a visitarla. Y tengo que agarrar carro de acá para abajo y de allá para allá. Y acá el pasaje estaba anteriormente cincuenta céntimos. Hace un mes cuando subió el pasaje lo subieron a setenta céntimos, en lo cual la gente de acá no están de acuerdo en pagar este monto. Y han estado haciendo sus reuniones y al final llegaron a un acuerdo de que tenían que hacer el paro, la marcha, todas estas cosas para que puedan bajar el pasaje porque les parecía muy caro. Y por este motivo es el reclamo que están haciendo. Ahorita no sé cuanto estará el pasaje porque con la marcha bajaron a sesenta.

Sesenta me cobraron hoy día a mí.

Sí pues, así deben estar cobrando.

Porque usted dice que a parte de a Surquillo también va a trabajar a otros distritos. ¿Y para ir allá también va hasta Wiese con Picapiedra y de ahí toma carro...?

Sí, de aquí me voy con Picapiedra hasta el paradero Diez de Huáscar o bien hasta San Martín. Y me cobran setenta céntimos. Y de ahí ya en Enatru, la línea 8 que va por la Vía Expresa y te cobran un sol cuarenta. Total ya estoy gastando dos soles diez. Ida y vuelta serían ya cuatro soles veinte. Y cuando salgo con mi esposa sería ya otro igual. Estaría gastando ocho soles cuarenta.

¿En un día nomás?

En un día nomás.

Porque... ¿su esposa a veces le ayuda?

Sí, a veces ella me ayuda con esta canasta chiquita [*vuelve a señalar las canastas del rincón de la salita*]. Me ayuda a vender. Y esa cantidad gastamos. En pasaje nomás.

Es regular.

Sí, regular gastamos.

Porque más o menos ¿de los ingresos que tienen al día o al cabo de una semana qué parte se gastan en transporte?

Yo el día que salgo estaré ganando veinte soles. O veinticinco así como mucho ¿no?

¿Cuándo sale usted solo?

No, cuando salimos los dos. Entonces de ahí estamos gastando los ocho cuarenta. Entonces estaremos quedando con quince o dieciséis soles más o menos.

Porque... ¿en la casa a parte de transporte en qué se gasta más?

En la comida por lo que estamos cocinando con diez soles por lo mínimo. Ahora con lo que han subido las cosas se ha disparado también. Hace un tiempito el arroz por ejemplo estaba un sol veinte un sol treinta y ahora lo veo que está a dos cuarenta a dos cincuenta.

¿Y ustedes compran aquí en Juan Pablo o van al Diez a comprar o como hacen?

Sí, acá compramos. Sí, acá en el mercado este chiquito.

¿Y cuando se va a Surquillo cuanto tiempo tarda en llegar hasta allá más o menos?

Bueno, yo salgo a las cinco de la madrugada de acá. Entonces ese rato, como es temprano, los carros circulan rápido porque no hay mucho carros, ni hay mucha movilidad, hay poco tráfico y los carros se van casi directo. Entonces, de aquí saliendo a las cinco y veinte allí estaré a las seis y veinte más o menos.

Una horita entonces.

Una horita, sí.

¿Y para regresar?

Para regresar sí demora como una hora y media o dos horas. Porque yo de regreso estoy regresando a las dos... una y media o a las dos así. A esa hora regreso y a esa hora ya hay tráfico, ya hay desasido. Acá yo estoy regresando de una hora y media o dos horas.

¿Y todos los días hace lo mismo?

No, todos los días no. A la semana será tres cuatro veces.

¿Tres cuatro veces que sale a trabajar?

Sí, a trabajar. A vender el pan.

Y no siempre va al mismo sitio me dice ¿no?

No, al mismo sitio no. Algunas veces iré al mismo sitio pero por lo general no.

O sea que va variando. No hay una rutina diaria.

No, diaria no.

¿Y los días domingo, por ejemplo?

Los días domingo salgo a trabajar. Los días miércoles o jueves hago mi mercadería y... Este día lo hago por una cierta cantidad para que me dure los días viernes, sábado y domingo. Para que me dure. Entonces este... tengo que salir hasta el día domingo. O sea, ya yo hago una mercadería calculado como para que me dure hasta el día domingo.

¿Entonces para usted la movilidad debe ser muy importante?

Sí, es muy necesaria la movilidad para mí porque yo tengo que salir lejos a trabajar. Porque... he intentado vender por acá, trabajar por acá pero no es igual. Porque acá en este distrito hay más pobreza que en otros distritos. Por ejemplo por Surquillo o San Juan este... no son como acá que hay... son de pueblos jóvenes, que viven en cerros. Ahí no son de plata propiamente pero tampoco es lo de acá de San Juan de Lurigancho. Por eso es por lo que me voy a otros distritos a vender.

¿Y normalmente cuando tiene que desplazarse siempre puede ir en carro, transporte público?

Sí, a donde sea voy en carro porque... sin la movilidad no se puede salir de acá.

¿Y puede llegar a cualquier parte de Lima con transporte público también?

Sí, porque... por lo que mi zona de trabajo es lejos siempre tengo que ir con movilidad. Y siempre encuentro, sí, no hay problema. Movilidad hay cualquier cantidad. Si fuera por aquí

cerca, en el distrito, sí podría ir caminando pero cuando voy lejos tengo que ir en carro. Y como le digo siempre hay. No hay problema para encontrar carro.

¿Usted debe conocer bastante Lima por su trabajo?

No, no tanto. Por lo que yo soy provinciano. No soy de Lima.

¿Pero más o menos ahí donde ha querido ir siempre ha encontrado un carro que llegue?

Sí, nunca he tenido problema.

¿Aunque sea como aquí en Juan Pablo que está metido en una quebradita?

Sí. Siempre hay. Y sino mototaxi. Por lo que hay mucha competencia cubren todas las rutas, se meten en todas partes, llegan a todos lados.

¿Y también se encuentra carro a cualquier hora? Usted que sale temprano por la mañana ¿no tiene problemas a esta hora?

Sí, acá hay movilidad a cualquier hora.

¿Y cuando va a tomar el carro tiene que esperarse mucho?

Cuando yo salgo en la mañana agarro los Picapiedra y a veces se presenta ese mismo rato, a veces te están esperando y a veces se demora un ratito: diez minutos, quince minutos, cinco minutos. Pero sí hay. Me voy hasta acá abajo a la San Martín. Uy serán dos minutos. Ya cuando me voy al Diez serán cinco minutos o así.

¿Y para tomar su carro en Wiese o en el Diez tiene que esperarse mucho rato?

No. Bueno, a veces por lo que es temprano en la mañana se demoran un poquito. Depende ¿no? Pero serán cinco diez minutos.

¿Para usted es mucho rato este tiempo? ¿Es poco? ¿Es un tiempo razonable?

No, está bien. De esa parte no me quejo. El único problema es el pasaje que a veces a uno ya no le conviene pues ya es demasiado.

Porque... ¿usted qué opinión tiene del servicio de transporte público?

Mmm...

Por ejemplo ¿según usted cual es el principal problema del transporte?

El humo del carro. Por lo que es dañino pues. Es un daño que hace al ser humano. Hace contaminación ambiental ¿no? Uno lo respira cada día, cada vez que uno sale a trabajar.

¿Y a parte de esto qué otro tema le preocupa del transporte?

Mmm...

Porque... ¿usted cuando va a tomar el carro qué es lo que mira más: que sea rápido, que sea seguro, que sea cómodo o que sea barato?

Claro, que sea barato. Aunque como uno debe pasar mucho rato en el carro también mira que sea cómodo. Por lo que sino uno ya llega cansado a trabajar.

¿Pero si el carro más cómodo le costara más caro que el normal cual tomaría?

Ah claro, si va a costar más plata tomaría el normal aunque no sea tan cómodo. Como está la economía de uno no se puede andar gastando por las puras. Si hay más barato tomo el más barato.

¿Alguna vez ha tenido dificultades para hacer una cosa porque no tenía plata para el pasaje? Para ir a trabajar, para visitar algún familiar...

Ah sí, me fui por el cerro, caminando. No tenía plata y quería visitarla a mi mamá. Como mi mamá vive a la dirección de acá pero al otro lado del cerro. Y me fui por el cerro. Con mis chibolitas y mi esposa. Eso fue el problema. No tenía plata para pasajes y me fui por el cerro.

¿Y otra vez alguna cosa que haya hecho?

Otras veces también me he ido caminando, especialmente de acá a la avenida para ahorrarme el Picapiedra.

O sea, básicamente lo que hace cuando no tiene plata es ir caminando ¿no?

Sí.

¿Pero y si tiene que ir lejos? Por decir a trabajar.

Ah no, entonces ya no voy ya. Bueno, también a veces me presto. Me presto y ya le estoy devolviendo en la noche. Con lo que gano en el día pues. O simplemente no salgo, por lo que a veces no se consigue ¿no? Si no se consigue tengo que quedarme ¿no?

Pero esto a usted le puede hacer perder un día de trabajo ¿no?

Sí pues.

Que para usted es mucho.

Sí, pero ¿qué puedo hacer?

¿Y alguna vez no ha hecho algo para no pagar el pasaje o para pagar menos?

No, no. Si no tengo me presto o no voy.

¿Y no sabe de algún conocido? O a veces viajando en los carros también se ven cosas.

Bueno sí, cuando yo era muchacho trabajé así vendiendo golosinas ¿no? En los carros. A veces este... terminaba de vender mi producto ¿no? Entonces, por querer ahorrar pasaje, me subía con un poquitito de... me subía con cinco o seis caramelitos en la bolsita y hacía como que vendía y cuando veía que el cobrador estaba distraído me sentaba y normal. Hasta que faltando poco para llegar a mi sitio me levantaba y bajaba. Y de ahí ya me iba caminando. Y así lo hacía. Algunas veces he visto también de los universitarios. De repente ellos no son pero usan carné de su hermano o de quien será para pagar menos. Por necesidad también lo hacen. Claro que algunos lo harán de vivos pero mayor parte por necesidad.

¿Y alguna vez ha sentido que ha perdido alguna oportunidad de trabajo porque no ha tenido plata para pasaje?

Sí, como yo ando vendiendo así con mi canasta... Por allá por Chorrillos había un mercadito ¿no? Y al huachimán le pregunté si por casualidad no hubiera una vacante. Me dijo que sí. Y le pregunte que cuando era el sueldo. "De cuatrocientos soles mensual" me dijo. "¿Y el horario? ¿De qué a qué hora se trabaja?". "Son doce horas diarias". Entonces ahí saqué mis cuentas ¿no? El pasaje, la comida, más el diario que tenía que dejar en mi casa, pucha que no me salía. No me salían las cuentas. Entonces de ahí este... rechacé esa oportunidad. Porque no me convenía. El sueldo no me compensaba el gasto que tenía que hacer en pasaje y en comida. Era demasiado lo que tenía que gastar en transporte. Y a parte que era muy lejos. Mucho rato a la ida. De repente dos horas. Y a la vuelta peor todavía, porque a la hora del

regreso habría más tráfico. Si el trabajo son doce horas y además en el viaje tenía que estar cuatro o más horas ¿cuándo iba a estar en mi casa? No, no me convenía.

Y por ejemplo, en el trabajo que está usted haciendo ahora, de repente quisiera ir a otros lugares que le convendría más pero es más lejos, el pasaje está más caro...

Claro, a veces uno quisiera probar otros lugares pero ya el pasaje está muy caro y de ahí lo que se gana ya no compensa.

Y a parte del trabajo quizás a veces usted quisiera ir a visitar a alguna familia o amigos pero tampoco tiene para pasaje y no puede ir a visitarlos. ¿Esto le ha pasado?

Sí, tengo mi hermana que vive por allá por [inaudible]. Allí es un poco lejitos. Ya no puedo ir cruzando el cerro como para visitar a mi mamá. El pasaje... de acá tengo que pagar cincuenta céntimos hasta San Martín. De ahí agarrar otro carro. Y ese carro ya no te cobra un sol o un sol veinte. Un sol cuarenta te cobra. Hasta allá. Porque es lejitos. Y esto es solamente hasta la avenida porque mi hermana vive más arriba. De ahí de la avenida tengo que agarrar otro Picapiedra o mototaxi que me lleve hasta su casa. Cobran un sol también hasta allá. Entonces para irme nomás ya tengo que gastarme mis cincuenta, un sol noventa, dos soles cincuenta. Y con la vuelta ya son cinco soles. Eso es de mi solo. Cosa que si voy con mi esposa y mis hijas ¿cuánto me sale ya? Es demasiado.

O sea, sí hay transporte que le lleva donde su hermana pero no hay plata para poder ir.

Ajá, el problema no está en el carro que sí llega sino en la plata que no alcanza.

¿Y esto siente que le afecta en su relación con su familia?

Claro, porque de repente yo podría necesitar que mi familia me apoye con los niños, mi mamá, cuando nosotros salimos a vender, pero ella no tiene plata para pasaje y nosotros menos. Entonces ella nos podría apoyar pero no se puede. Por esta parte además yo me siento un poco intranquilo por lo que si fuera más fácil de repente nos ayudaríamos pero así como es la cosa bien difícil es. Mi hermana igual dice "¿pero cómo te voy a pedir ayuda si tienes que venir de tan lejos?". Eso es lo que pasa. Por la plata es que no estamos más unidos. De repente nos podríamos apoyar más pero no podemos.

Una última cosa: ¿usted que se gasta tanta plata diario en pasaje no le convendría más alquilarse un cuarto cerca de su trabajo cosa que así se ahorra en tiempo y sobretodo en pasaje?

Bueno, sí he pensado pero no compensa. De repente me ahorraría en pasaje pero esto que ahorraría lo tengo que poner para el alquiler. Además por lo que aquí no pagamos nada. Sí, claro, todavía no tenemos título pero algún día esto será de propiedad cosa que siquiera tendremos algo que dejarles a nuestros hijos. Si estamos de alquiler es como tirar la plata, nada les podremos dejar. Además si tuviera trabajo fijo todavía pero imagínese que por lo que sea varios días no puedo trabajar. Quizá no podremos comer pero al menos no nos botarán de la casa por no pagar.

¿Y ha contemplado usted la posibilidad de quedarse a dormir cerca del trabajo los días que va dos tres días al mismo sitio?

No, yo no, por lo que siempre tengo que llegar a la casa. Sino tiene que quedarse sola mi esposa con mis hijitas. Pero acá yo tengo un vecino que él sí que tiene el trabajo seguro y a veces se queda ahí en su trabajo. A veces hace doble turno para poder traer un poco más de

plata y ahí se queda en el trabajo. A otras personas, los que tienen un trabajo seguro, si les convendría hacer esto.

Muy bien pues. No le molesto más. Muchas gracias por dedicarme este ratito.

ENTREVISTA XXII

Nombre ficticio: Daisy
Grupo de análisis: Pobre, Mujer, 46-60, Menor

Lo primero que quería preguntarle, ¿Cuántos años tiene?

Soy del 58.

¿Del 58?

46. 46 años ¿no?

46. Claro, si ya cumplió este año son 46.

El 5 de enero.

Entonces ya tiene casi 47. ¿Usted vive aquí en Juan Pablo?

Sí.

¿En el mismo Juan Pablo?

Sí, yo vivo abajo en la 4ta zona. Yo estoy viviendo hace 18 años acá. Desde que invadieron.

¿Y vive usted sola o con sus hijos?

No, vivo con mi esposo; tengo mi hija Jessica que es la mayor, tiene 22 años, y mi hijo que le sigue tiene 18; y mi otro hijo que está en sexto grado tiene 11 años y la otra la bebé que está en segundo grado tiene 7 años.

Entonces tiene cuatro hijos: tres mujercitas y un varón.

Sí, así es.

¿Y usted es de Lima?

No, yo soy de Cerro de Pasco.

De Cerro de Pasco se vino a vivir a Lima. ¿Y de frente a vivir acá a Juan Pablo ?

No, yo vine de chiquilla, chiquilla como jovencita. Vine al azar; si vivo vivo y si me muero me muero. Como hoy en día llega la gente provinciana; llega sin saber ni para donde tomar carro, pa acá pa allá. Cuando yo llegué todas las calles me parecen igualitos y si tomaba un carro yo pensaba que me iba a llevar al mismo sitio, pero no era así porque Lima es grande! Cuando uno viene de provincia se confunde, uno piensa que todas las calles son igualitos! que todos lo carros te van a llevar al mismo sitio, pero no es así.

¿Y usted a qué se dedica?

Yo vendo. Así en tiempo de colegio vendo afuera. Y cuando terminan las vacaciones me voy a San Isidro o por ahí a buscar lavado, a veces de limpieza, o a cocina...; porque hoy en día la situación económica esta bien bajo. Mi esposo a veces no tiene trabajo. Uno tiene que pensar como salir adelante.

¿Y durante el año, fuera de las vacaciones, usted no sale de Juan Pablo?

No, solamente vendo acá.

¿Acá en el mercado?

No, en la puerta del colegio, de ambulante, tengo mi carreta. Solamente salgo ya en Enero, Febrero, Marzo; esos meses.

¿Y vende algo que produce usted?

No, no, yo vendo... a veces vendo comida. Y nada, comida que preparo...

Claro, a eso me refiero.

Ah, sí.

¿Quiero decir que no va y compra golosinas y las vende?

También, sí. Vendo galletas, chocolates, eso.

¿Pero aparte cosas hechas por usted? Comidas, kekes...

Eso, eso. Queques, pachangas... A veces nos juntamos dos o tres mamás y preparamos picarones. Los domingos salimos cuando hay campeonato a vender ¿no?; una entrada más.

Aprovechan cualquier evento que haya para...

Sí, uno tiene que estar ahí.

¿Y entonces entre semana sale de Juan Pablo así más o menos regularmente o...?

Entre los... No, no.

Para comprar por ejemplo...

¿A comprar? Sí, sí voy al centro a comprar. Ahí por Mesa redonda. Tomo la línea la 45 que me deja en Hiraoka ¿no sé si conoce?

Sí, sí conozco.

De Hiraoka camino tres cuadras pa arriba y ahí venden pe. Ahí hago mis compras y de ahí me regreso.

¿Las compras de los productos que va a vender después acá?

Sí.

¿Y compras para la casa? Comida...

No, de ahí no, sino del 10.

Del Diez.

Ahí en el Diez hago las compras y voy con los Picapiedras nomás; los carros chicos. Los sábados y los domingos nada más. Otros días voy si es que falta algo ¿no? por ejemplo papa, eso.

¿Compra para la semana?

Claro, para la semana. Si falta algo otro día voy.

¿Y aprovecha cuando va al Mercado Central para ir también al mercado Diez?

No, de allá directo me vengo acá.

¿Con la 45 ya se viene de frente para acá?

Sí, sí.

¿Y si la 45 pasara por el Diez...?

Ah, claro. Ahí aprovecharía para comprar algo. Pero no es así.

¿Y por qué otras razones sale de Juan Pablo?

Claro, a visitar a un familiar. Mi hermana que vive por el Callao. Tengo mi cuñada que vive por el Rímac, por Perricholi, por ahí. Y mi otra cuñada que vive por San Borja. Voy a visitarlos. Un rato vamos a visitar y después ya regresamos.

¿Entonces sí sale más o menos?

Sí.

Porque... ¿con qué frecuencia visita a sus familiares?

Bueno, depende. Hay veces una vez al mes, cada dos meses. A mi cuñada del Rímac por lo que es más cerca la visitaré pues cada quince días. Depende. También a veces no hay tiempo. O no hay plata también. O se presenta una eventualidad y hay que ir más seguido. Depende. No es una cosa regular.

¿Y al Mercado Central cuantas veces va por semana?

Depende ¿no? Pero por lo general suelo ir un par de veces por semana. A veces menos por lo que el tiempo que estoy allá lo quito de estar cocinando o de estar cocinando para vender.

Usted dice que lleva tiempo acá. ¿Se acuerda cuando estaba mal el transporte aquí?

Uy!!! Si uno para el agua tenía que caminar hasta Las Lomas ¿no sé si conoce?

Sí, sí.

Ahí tenía su tanqueta grande. Hasta allí teníamos que ir a buscar el agua. En ese tiempo estaba embarazada de mi hijo; con la panza tenía que caminar. Entraban los aguateros y no te dejaban el agua.

¿Entraban hasta aquí?

Sí, esto era silencio. No había nada. Venía el remolino y una se tenía que agarrar una piedra. Todo era silencio. No había agua, no había luz, era uy!! Es cómo estar en el desierto y pedir a gritos que te traigan un poco de agua. Venía el aguatero y se hacía de rogar. Nosotros no teníamos cilindro. Otros claro, a veces hay otras personas que venían y económicamente estaban muy bien ¿no? Al toque mandaban a hacer su tanquecito. Ahí se compraban 5 o 6 cilindros. Yo decía "señora, por favor, véndame agua vecina". Y a veces se compadecían de mi barriga pues ¿no? y me decían "venga vecina" me decían "yo te voy a dar agua, llévate nomás". "Gracias" les digo. Cuando venía el aguatero tenía que ponerles los baldes y se caía el balde! Con tremenda manguerota que tiene ahí y a las finales balde vacío. Me decían "cómprate un cilindro, dile a tu esposo que te compre un cilindro". Pero mi esposo no tenía trabajo. ¿De donde pues? "No puedo". A las justas una estera ahí y otra estera allá. Tres estereras teníamos nomás. Tres estereras y encima un plástico. Otra estera era con lo que cubría la puerta y eso estaba una cama ahí y con la estera nos tapábamos. Nada más. En esos tiempos creo que la gente éramos más inocentes. No pensábamos en que podían entrar y robar y eso. Pero a veces en sí daba miedo. A mi me daba miedo porque cuando mi esposo no llegaba yo no podía dormir. Yo y mi hija la mayor, tres añitos tendría así, y yo que estaba embarazada. Yo

decía: "Dios mío, ¿cuando viene mi esposo? ¿A qué hora vendrá?" No había ni luz; oscuro era. Cuando llegaba mi esposo tenía que sacar a un costado la estera... Y tanto era la necesidad que a veces él venía caminando desde Acho; caminando! Y un día llegó y le digo: "¿por qué estás cojeando?". Dice: "no pasa nada. Échate y recuéstate". Le voy a sacar el zapato y tenía hueco; y los pies se le habían hecho llaga. "¿Qué pasó?" le digo. "No me quieren dar trabajo". Y en ese entonces siempre encarándole, hasta ahora yo le saco, le digo, le reprocho. Él ha tenido! Ha tenido carro, motos, ha trabajado en las mejores compañías. ¿Que pasó? Salió un sobrino del ejército, y el sobrino dijo "tío... este...". ¿Qué le habrá dicho no? "No tengo trabajo y mi esposa está embarazada...". Bueno él como buen tío, claro quiso ayudarlo ¿no? "Ya sobrino, toma el carro" le dijo "manéjalo tú". El hombre hizo amistad una con otra mujer, derrochó, toda la compañía lo llevó abajo, lo despidieron, el carro quemó el motor. A las finales no tenía carro. Se quedó sin carro. Mi esposo tenía la moto, le robaron la moto. A cuenta de todo eso todo se vino abajo. Para sobrevivir teníamos que empeñar el radio, lo que había, cositas pues ¿no? "A la vecina le voy a vender el radio, le voy a vender la licuadora, porque no hay y ya voy a dar a luz. Y si me quedo acá nos vamos a morir. ¿Quién me va llevar?". "Chola, ten paciencia", me decía. Le digo "yo me desespero; hay días que no vienes, no sé dónde estás". "No, es que me quedo en la casa de mi hermana". "Pero dile a tu hermana que te preste una plata, que algún día vamos a tener. Toda la vida no vamos a estar así. Siempre va haber algún tiempo que la vida nos va a sonreír. Toda la vida no vamos a estar así". "No, no me quieren dar". "Cosa es que tu hables con tus hermanas...", porque ellas tienen. Ah tienen. Mi cuñada que vive en San Borja un palacete tiene. Mi cuñada del Rímac, igualito pero, pero... Como yo digo a veces no se sabe, sólo Dios sabe. Y así sobresalimos; así, así. Hasta que algunos micros entraban. Yo tenía que bajar hasta abajo para traer el agua. Con las velitas. Poco a poco la gente comenzó a llegar; un año, otro año, otro año. Entraban la gente hasta que creció pues el pueblo. Ya empezaron a venir micros, esos carros chiquitos. Pero ¿como se llama? el pasaje se pagaba 50 céntimos, no cómo hoy día que se paga 70 céntimos. Porque de aquí hasta el Diez está cerca, no está lejos.

No, no está lejos, cerquita es.

70 céntimos son mucho. Entonces se pagaba 50 céntimos. O a veces veníamos caminando hasta el Diez. Y para venir tomábamos otro carro igual que nos cobraba 50 céntimos. Y así se empezó ¿no? Yo empecé así. Di a luz... cuando mi hijo iba a nacer un vecino me dijo "vámonos". Mi esposo no estaba. "Señora Rojas yo le voy a llevar". Agarraron un taxi. Había un señor al que le decían el Tonto Loco, "sube señora, yo le voy a hacer taxi". "Pero yo no sé como le voy a pagar". "Súbase señora Rojas, por eso no se preocupe". Había lluvia ese día. "¿Y ahora donde voy a dejar a mi hija?" dije. Y una vecina me dice "déjemela vecina, yo la voy a agarrar a la bebé". Yo con miedo, pues no le vaya a pasar algo. Y así pues llegué al hospital en la silla de ruedas, me llevan en la camilla y mi hijo nació. Me pusieron en la camilla y él ya salió cuando estaba en la camilla. Así yo di a luz. Si me demoraba en el camino daba a luz en el taxi. Así que... Bueno, así di a luz a él. Él tiene 18 años ya. Por eso que acá yo vivo 18 años ya. En cambio hoy en día ya es diferente.

En cuanto el transporte ¿qué le preocupa a usted del transporte? ¿Qué le gusta y que no le gusta?

Ahora todo está bien ¿no? Pero esos carros chiquitos creo que... un poco es exceso el pasaje ¿no? De aquí al Metro uno va con un sol. Va y viene con un sol. De ida cincuenta y de regreso otros cincuenta.

[Interrupción]

¿Le decía del transporte que cosa le gusta, no le gusta?

Está bien todo, sólo que estos carros chicos que están cobrando mucho.

¿El tema del pasaje a usted le preocupa?

Sí.

¿Porque usted siente la necesidad de desplazarse cotidianamente, ya sea para trabajo, para comprar...?

Claro, a veces uno va y viene. Y si uno va entre 2, entre 3, ahí nomás se va toda la plata.

¿Usted cree que aquí en Lima más o menos se puede llegar a todas partes en transporte público?

Sí, porque por decirte con la 45 hasta el Callao te cobran 1 sol 20 soles. Hasta el Callao ah! Y hasta el centro de Lima te vas con 1 sol.

Pero independientemente del precio ¿en transporte público usted puede llegar a cualquier parte de Lima?

Sí, sí, uno va hasta Wiese y de ahí hay carros a todas partes: al Callao, a la Parada, a Barrios Altos...

¿A cualquier sitio hay?

A cualquier sitio; a Miraflores también hay.

Y en cuanto a los horarios ¿a cualquier hora uno puede tomar el carro?

Sí a cualquier hora; uno sale espera el carro y viene.

¿Y para tomar el carro tiene que esperarse mucho?

Ah no, uno tiene que esperar.

¿Pero mucho, poco...? ¿Cuánto más o menos?

A veces una quiere viajar sentada ¿no? O espera que el carro venga un poco vacío. O uno cuando está apurada...; por ejemplo a veces tomo estos carros que me cobran 2 soles hasta el centro ¿no?

¿Colectivos?

Sí, eso, colectivos. A veces yo agarro eso, pues. A veces cuando tengo que hacer compra de aquí yo salgo a la una y media y yo quiero estar acá a las cinco. Entonces tengo que tomar ese carro con dos soles. Ya en 20 minutos creo que estoy en el centro. Hago mi compra, mis cosas, todo, y me regreso. O de lo contrario espero que el carro en el que yo quiero viajar venga. A veces un poco se demora ¿no? pero sí vienen.

**Y dígame ¿de la plata que ustedes ingresan al cabo del mes qué porcentaje se va en pasaje?
¿La mitad, la cuarta parte, una tercera parte?**

En pasaje... casi la cuarta parte debe ser.

Bastante.

Bastante, claro. Porque a veces salen dos, salen tres. Por ejemplo mi hija paga el pasaje, mi hijo paga pasaje. En cambio la chiquitita como uno la lleva sentada...

Entonces es una cantidad regular lo que se gastan en pasaje.

Sí, es bastante.

Porque, sobre todo, ¿el dinero que entra en la casa en qué lo gastan?

Bueno, eso se va en la comida. Porque a veces uno quiere separar una plata para comprarse algo más y en la primera, la otra semana que viene... agarra mi esposo y me dice "¿sabes qué? esta semana no hay". Y por más que uno quiere construir una parte, le digo con lo que trabajas vamos a pagar siquiera 50 o 100 ya bueno. Y a veces yo pongo; aunque no gano mucho aunque sea 10 soles, 15 soles pongo. Y hay otra semana que no tiene trabajo. Entonces uno guarda porque esa plata de todas maneras sale, y cuando uno necesita hacer algo no se puede. No se puede. Mi esposo le digo "debes buscar un trabajo más o menos donde te puedan pagar bien". Pero no le discuto; como el ya tiene su edad ¿no? Trabajo es difícil darle a él.

¿Ya no le dan trabajo?

Ya no le dan. A veces cuando a las compañías se presenta, porque él maneja moto, y como mensajero se presenta, y le dicen "no, regresa otro día". Así lo tienen y a las finales...

No hay nada.

No hay nada.

¿Alguna vez ha tenido algún problema para desplazarse por culpa de la plata? De repente usted o su esposo quisieran tomar un carro que sé yo para buscar trabajo y simplemente no tienen plata para llegar al lugar de trabajo?

A veces no se puede; a veces uno tiene que decirle al chofer "joven, por favor, ¿me puede llevar a tal sitio? Tengo cincuenta". Unos que otros te entienden; pero hay otros no. "No, no señora". Te dicen unas palabras que...

¿Feas?

Muy feas. En cambio otros te dicen "suba señora, suba". Y a veces uno tiene un poco de vergüenza. ¿Qué van a decir? Mi esposo, él si no es de decir "oye joven lléveme". Él en vez de pedir se va caminando, se va caminando. A veces cuando se le malogra la moto así con la moto empujando llega; cansado llega. Pero desde que... Su sobrino, el que lo llevó a la quiebra, cuando él le salió un buen trabajo él se fue a Estados Unidos y él se lo regaló esa moto que ahora tiene. Y con eso él ya se moviliza. Pero tiene que tener fijo para la gasolina. Sin gasolina...

¿Entonces tienen la sensación de que de repente pierden oportunidades de trabajo, de hacer cosas, porque no pueden llegar hasta los lugares de trabajo por falta de plata? ¿Le ha pasado alguna vez que le han ofrecido un trabajo pero no puede hacerlo porque no tiene plata para llegar?

Es que a veces yo voy y... Más antes me pasaba eso ¿no? Yo buscaba confiada. "Ya señora, vengase tal día. ¿Usted donde vive?" "Yo vivo en Canto Grande". Y la gente me miraba. "¿Usted viene de tan lejos?" "Sí señora", le digo. "Tengo tanto hijos y mi esposo no tiene trabajo". Y otros te decían "no, no, no". Hoy en día la gente todo quieren listo ¿no? Gente que tiene a veces un poquito... desconfiada es. "Pum"; a veces me cerraban la puerta. Hay días que hasta a veces me ponía a llorar en los parques. Me acuerdo que en Pueblo Libre "ay, ¿ahora que hago? son las 12 del día y no hay nada para cocinar. ¿Qué hago? Estoy solo con un sol en la mano. Confiada que voy a encontrar para lavar algo y nada. Y ese día me pasó así feo porque... Entré y la señora y me dijo ¿no? Toco la puerta y sale su esposo, "señor

vengo por el aviso". "Ah, pero el aviso es para una señora que cocina", me dijo. "Pero yo puedo cocinar; yo sé cocinar de todo". "Voy a llamar para que hable con mi señora" me dice. Viene la señora, conversamos con ella y me dice: "¿usted sabe cocinar?" "Sí sé cocinar de todo señora. Pero sí no sé comida criolla, eso jalea, parihuela, esas cosas si no sé. Pero comida de la Sierra sí puedo preparar". "Ah ya" me dice. "Pero yo quiero una persona que se quede durante la semana. Para un mes. Y la salida los domingos". "Yo no puedo señora" le digo. "Porque tengo tres niños que mantener; yo quiero un trabajo de 7 a 1 o 2 de la tarde porque tengo que dar de comer a mis hijos". "Ah, si es así no" me dice. Después de ahí buscando me dicen "yo tengo ropa para lavar". Ya le lavé la ropa con lavadora, la 1, las 2, las 3 de la tarde! "¿Sabes qué mamita? Vente mañana a cobrar que mi esposo no me ha dejado la chequera".

¡Que bandida!

"Ay señora, por favor, déme aunque sea 5 soles porque tengo 3 niños en mi casa y tengo un sol para el pasaje". "Ay, mala suerte mamita; vienes mañana o...". "Ay señora, por favor!" Lloro de la desesperación! Es terrible. Y así me dijo: "señora, ven mañana a cobrar". "Pero si vengo mañana voy a gastar mi pasaje" le digo. Y ahora no tengo ni para regresar. "Óigame señora, para mi pasaje tengo un sol, un sol para cocinar, ¿que voy a cocinar? Se negó: "no, no, no". Al día siguiente fui; mi esposo me llevó. "¿Como es posible que te hagan esto? ¿Para qué vas a lavar?". "Es que no puedo, yo me desespero. Mientras tú vengas con el bolsillo vacío yo no te voy a esperar a que tu me digas no hay, no hay. ¿Y mis hijos qué van a comer si no hay?". Al día siguiente fui donde la señora; esperando, esperando. Mi esposo toca la puerta y le digo "señora, vengo para que me pague lo de ayer". "¿Este señor quién es?" "No, él es mi esposo". "¿Qué, tienes tu esposo hijita? ¿Cómo decías que no tenías esposo?". "Señora, disculpe, en ningún momento hablamos de mi esposo, por favor; yo hablé de mis hijos pero no de él, de mi esposo". "¿Y todavía ahora vienes con tu esposo a cobrar? La gente de hoy en día uno le da la mano y encima te vienen atrevidos". Y mi esposo tiene un carácter bien pesado. La señora cerró la puerta y él con el pie adentro ahí en la puerta. La señora llamó al guachimán, llamó a no sé quien "que llame a la policía, que le detengan". Uy, esa clase de gente. Y le digo a mi esposo "cálmate, así no vamos a conseguir nada". Yo le digo: "no estamos haciendo nada malo, disculpe señora; yo sé que usted tiene criaturas; págume lo que le he lavado la ropa ayer y ya está. Nada más mi esposo sólo ha venido a acompañarme; nada más. Él es mi esposo, él no ha venido a robar". Insolente la gente! Uy!

¿Y le pagó?

Me pagó pero solo la mitad. Porque la docena en ese tiempo yo cobraba 8 o 10 soles en ese tiempo, depende de la ropa; yo ponía mi precio porque lavar cansa. Otras señoras normal te pagaban. A veces yo me hacía 30 soles, 40 soles en un día. Pero es matador pues lavar! Ella me dio 20 soles. "Ya vienes mañana por los diez que faltan". "¿Cómo voy a regresar por 10 soles, señora? Teníamos que regresarnos pues, ¿qué vamos a hacer? Al día siguiente tuve que regresarme por los diez soles. Al final prácticamente me quedaban 7 soles: 1 sol 50 de pasaje más 1 sol 50 son 3 soles.

Claro, casi todo en pasaje y encima el tiempo que perdía.

Sí. Y así hasta hoy en día así me tengo que sobresalir, así tengo que sobresalir. Cuando no hay, por ejemplo ahorita hay señoras que me conocen ¿no?; les digo: "señora ya para Enero necesito trabajar". "Ya vienes pues" me dicen. Otros me dicen que ya no, que ya tomaron otras. Porque para fiestas necesitan que le laven las cortinas, los forros de los muebles, para que reciban el Año Nuevo ¿no?

¿Para visita?

Sí, y yo un poquito que por ese lado también voy. Otras que me reciben; pero a veces no hay suerte, regreso con las manos vacías llevo a mi casa.

¿O sea gasta pasaje para ir a ofrecerse y de repente regresa con las manos vacías y sin ninguna oferta?

Sí pues, uno gasta en pasaje y más es lo que gasta que lo que recibe. Varias veces he regresado con las manos vacías. Hay veces incluso que uno no tiene el pasaje completo, sale solo con el pasaje para la ida pero no para el regreso. Uno confía en que algo le va a salir y de ahí ya saldrá el pasaje de vuelta. Pero por lo que sea a veces no hay suerte y te quedas botado por ahí. Y después ¿Cómo te regresas?

¿Y se queda botada ahí donde esté?

Sí, varias veces me ha pasado.

¿Y como ha hecho para regresarse?

Bueno, desde decirle al cobrador que me han robado hasta subir y esperar que pasen a cobrar y me boten. Yo sé que no es justo para ellos pero ¿qué puedo hacer? No me voy a regresar a mi casa caminando desde San Borja o surco o por ahí.

¿Y aun sabiendo que no tiene pasaje para el regreso usted se avienta? ¿Sabendo incluso que varias veces se ha quedado botada?

Pues ¿qué remedio me queda? Mis hijos tienen que comer. Varias veces mi esposo llega a la casa con los bolsillos vacíos. Si yo no salgo ¿de qué íbamos a comer? Felizmente ahora mi hijo el de 18 años ya a veces tiene algún trabajito y nos apoya en la casa. Pero igual siguen quedando las dos niñas. Ya no es tanto como antes pero de todas maneras. Hay que aventarse sino muchas veces no comeríamos. De repente no te sale nada y te quedas botado pero ¿qué se puede hacer? Hay que arriesgarse. Otras veces saldrá bien.

Me decía antes que su esposo gasta bastante en pasaje. ¿Se han planteado alguna vez mudarse a un lugar más cercano de donde trabaja su esposo para ahorrarse en pasaje?

Claro, esto siempre está en la mente de todo el mundo. El gasto en pasaje es muy fuerte y todo lo que sea bajarlo se tiene presente. Pero no todo es pasaje. Hay otras cosas que hay que tener en cuenta que no es plata pero es muy importante. Mire, cuando llegamos ninguno tenía nada. Nos organizamos para invadir, para levantar las casas, para arreglar la pista para que pudieran entrar los carros. Éramos todos juntos. Todo hacíamos entre todos: comedor popular... Cuando uno no podía otro le ayudaba. Había mucha amistad entre todos. Hasta ahora hay. Que tú tienes que salir a trabajar, yo me quedo con tus hijos. Que tengo que techar, tu me hechas una mano. Todo es así. Uno necesita, otro le ayuda. Si hay amistad es así. Pero si te vas a otro lugar esto pierdes. ¿Con quien vas a dejar a tus hijos? ¿Quién te va a echar una mano en algo de la casa? Si te vas de Juan Pablo pierdes esto y también hay que valorar.

Muy bien pues, ya no la molesto más. Disculpe si se ha demorado un poco por mi culpa. Muchas gracias por dedicarme su tiempo.

ENTREVISTA XXIII

Nombre ficticio: Teresa

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 26-45, Menor

Lo primero que quería preguntarle era su edad. Si no le importa, claro.

35 años.

¿Y usted vive aquí en Juan Pablo?

Sí, en la 5ta zona.

¿En qué parte de la 5ta zona?

Arriba ya! al final de los carros verdes

¿O sea pasando la tranquera todavía?

Ajá, para arriba.

¿Y usted hace poquito que está aquí en Juan Pablo?

No, yo vivo 12 años aquí.

12 años. ¿Y usted vive sola o con su esposo?

Con mi esposo y mis hijos. 3 hijos tengo.

Tres hijos. ¿Todos varones?

No, una niña y dos varones.

¿Y qué edades tienen?

La mayorcita tiene 15 años; mujer. El segundo 12 y el más chiquito 7 años.

¿Y en un día normal qué es lo que hace?

Salgo al mercado, regreso, cocino, termino de cocinar, si hay que lavar ropa lavo, sino me dedico a tejer; cosas manuales, de casa.

¿Básicamente se dedica a la casa?

A la casa.

¿No tiene un trabajo así...?

No, trabajo no tengo.

¿Y para comprar compra allí mismo o...?

No, voy hasta el Mercado Diez.

¿Y otras razones por las cuales salga de Juan Pablo? De repente para visitar a algún familiar...

Sí, algunos domingos vamos a Zapallal para visitar a mis cuñados, hermanos de mi esposo. Otras veces también al médico. Por ejemplo ahora estoy con el dentista me voy hasta el Cayetano.

¿Y como va hasta allá?

En carro voy. Todavía tengo que tomar dos carros. Pero poco salimos.

¿Pero de vez en cuando sí sale?

Sí, cuando se puede; cada dos semanas o así. Sacó a los chicos a pasear aunque sea al parquecito de abajo. Así es.

Y normalmente los lugares a donde va es a comprar al 10, para ir al dentista...

Sí.

Al médico, al dentista en este caso...

O cuando mi hijito se pone un poco mal también al 10.

¿Al 10?

Sí, ahí hay un posta médica. A la parroquia a veces.

A Zapallal a visitar...

A Zapallal a visitar a mis cuñados...

¿Porqué usted es de aquí de Lima o...?

No, de Ayacucho.

De Ayacucho. ¿Usted se vino con todo lo del terrorismo?

Sí, vine acá en el año 84, cuando empezó allá fuerte el movimiento de terrorismo.

¿Y se vino de frente a Juan Pablo?

No, vivíamos en Salamanca con mis papás.

¿Se fueron todos para allá?

Todos venimos. De Ayacucho venimos con todos los hermanos: mi papá, mi mamá y mis hermanos a Salamanca. Ahí estuvimos viviendo casi año y medio. De ahí cuando invadieron Juan Pablo, nos venimos a vivir Juan Pablo.

¿Todos vinieron?

Todos, todos ya desde hace 18 años, 19 años.

¿Ahí no estaban todavía en la 5ta. zona?

Todavía no. Después invadimos cuando ya estábamos adultos. Cuando invadieron Juan Pablo ahí.

¿Primero vivieron con sus papás y de ahí, cuando se aparejaron, ya invadieron otros terrenos?

Sí, yo ya tenía mi pareja y mi hermana también; y a veces había discusiones porque mi hijito le empujaba al otro, que mi sobrino le empujaba al bebé...

Mucha gente viviendo en la misma casa, digamos.

Ajá, ya era mucho. Mi papá me decía: "aprovechen que están invadiendo". Fue así que invadimos arriba. Y ahí nos fuimos a vivir arriba.

¿Y a estos lugares que usted me dice que va, a Zapallal para visitar a su familia, a cada uno de estos lugares, al mercado, al hospital, cuanto tiempo tarda más o menos para ir a cada uno de ellos?

De acá hasta el Diez será diez minutos con colectivo.

Toma los Picapiedras...

Sí, con los Picapiedras hasta abajo.

Para llevar a su bebé al centro de salud...

Igual, tomo los Picapiedra que me dejan en el Diez y de allí otra vez de vuelta también con los Picapiedras. Será 10 minutos también.

¿Y para ir al dentista?

De ahí ya tengo que tomar otro carro para la Panamericana. Del Diez otro carro para la Panamericana.

¿Y cuánto tarda?

Será pues 40 minutos más o menos. Porque de mi casa saliendo a la una estoy llegando a las dos y cinco; más o menos. Una hora será pues.

¿Y para ir a Zapallal para visitar...?

Ahí sí será dos horas por lo menos. Del Diez hay un carro que va hasta allá.

¿Un solo carro?

Sí, un solo carro.

¿Qué va hasta el Diez...? ¿Del Diez o de Wiese?

Del paradero Diez. Un carro que va hasta Puente Piedra. De ahí cerca está, poquito camino.

¿Y normalmente cuando hace alguno de estos desplazamientos, sea al médico, sea al mercado, sea para visitar a su familia, aprovecha para hacer otras cosas o sólo hace aquello que...?

No.

¿Por ejemplo sólo va al dentista, y sólo va al dentista y de repente de regreso y se va al mercado y compra sus cosas? Un poco para aprovechar el tiempo y el pasaje, digo.

No, pocas veces.

¿Sale, hace una cosa y se regresa ahí nomás?

Ajá, sí.

¿Y cuando va a Zapallal va sólo un ratito o aprovecha para estar todo el día allá?

No, a veces me quedo dos días. Por ejemplo me voy sábado en la mañana y vengo domingo en la noche.

¿Y se va usted sola?

No, con mis hijos.

Ya es un poco como una salida de paseo...

Ajá, porque allá son chacras. Entonces más los llevo a los chicos para que correeten con la pelota... Es que acá no pueden hacer eso por lo que es que de bajada, le tiran a los vidrios la pelota a la vecina, reniegan. Y en cambio allá no. Como es amplio uyy!! juegan a sus anchas, hasta cansarse. Y a veces no quieren regresar el domingo pero cómo están en colegio a la fuerza los tengo que traer. "Vamos que mañana tenemos clase. Vámonos!". Es que allá hay plantas, hay árboles, entonces para ellos es como estar en... Es algo bonito.

Es bonito, salen de lo común.

Algo bonito, salen... Es diferente, aquí todos los días es arena, arena; es diferente.

¿De repente ahora en vacaciones están más de 2 días?

Sí, el año pasado casi un mes se fueron. Hacen su maleta y así se van. Y ahora también ya están en ese plan.

¿Ya están haciendo las maletas?

Sí, "a la otra semana ya nos vamos", dicen. Están esperando que sea la clausura y ya se van ya.

¿Y se van, los deja allá y se regresa?

Sí... No, a veces ellos solos se van. Los mayorcitos ya atienden al más pequeño y ellos solos se van. Ellos solos se van. Se quedan un mes, dos semanas, hasta que se aburran. Se aburren e igual cogen sus maletas y ..

De vuelta regresan.

Se regresan solitos otra vez.

¿Y todos los desplazamientos que hacen lo hacen en transporte público?

Sí, transporte público.

Colectivo, carro, micro...

Sí.

¿Y qué opinión tiene usted del transporte público?

Mmm...

¿Para usted le es útil, no le es útil, tiene algunos inconvenientes, tiene algunas ventajas?

Sí tiene ventajas porque sino caminaríamos cargando nuestro bolso al hombro, desde el mercado que es lejos para acá. Sí es útil; bastante útil es el colectivo; por ejemplo de acá hasta allá; y es más rápido. No es como irse... porque antes teníamos que ir con la 17 hasta la hacienda y vuelta tomar un carro para Canto Grande. Y de regreso también la misma cosa hacíamos. Los colectivos sí son bastante útiles; y es rápido porque hay bastantes. Llegan, salen, llegan, salen.

Regular cantidad...

Sí, regular.

Y eso que usted vive bastante lejos.

Sí, pero hasta ahí llegan.

¿Y así alguna cosa que le fastidie del transporte?

No.

A veces algunas personas dicen que contamina mucho, que son incómodos, el trato de los cobradores.

No, bueno, más que nada hay chóferes que son medio renegones con los bebés; dicen que no quieren que suban a su carro, "que ¿porqué llevan muchos hijos?". Porque también a veces hay también eso porque yo veo que hay mamás que agarran tres, cuatro pequeños y ¡pum! se los cargan en la falda. Siempre incomoda a los demás también. Y todo apretado. Y los pasajeros todo incómodos están. Y de eso los choferes reniegan: "¡porqué salen con un montón de hijos!". Pero en mi caso no habido ningún problema porque tengo costumbre de agarrar los 3 asientos de atrás, de ahí viajan mis 2 hijos mayorcitos y mi chiquitín va en la falda o a veces en el pedacito que sobra y no, hasta ahorita no me han gritado "¡porqué sales con todos tu hijos!".

¿Entonces si tuviera que hacer un balance del transporte sería positivo o negativo?

Sí es positivo, sí es.

¿Usted ve mucho más lo positivo que alguna cosa negativa?

Bueno, lo que pasa es que es bueno que hay transporte sino ¿cómo haríamos? Transporte público no es todo lo bueno, debería mejorar mucho, pero en sí es positivo. Con los choferes yo siempre digo de repente el hombre esta de mal humor igual que yo y grita o reniega pero a veces uno mismo le da cabida para que haga...

Le da motivos.

A veces hay personas se suben con todos los hijos a la maletera! Y pobre carro sufrirá el peso "¡mucho peso yo no puedo viajar así!", dice el chofer. A veces reniega; tienen motivos para renegar. Pero hasta ahora no me han pasado estas cosas a mí. Porque... cuando voy al mercado no llevo a mis hijos; sola me voy al mercado para evitar esos problemas, voy sola. O si veo que tengo regular dinero para pagar el pasaje lo llevo, sino no.

¿Y en su caso los días son más o menos son rutinarios, o cada día va variando: un día va al mercado, otro día hace otra cosa, se va al hospital, así?

Varia.

Especialmente en el caso de los varones que tiene trabajo fijo, salen en la mañanita, trabajan todo el día, en la tarde se regresan a su casa, y ya está en su caso ¿no es así?

No, un día voy al mercado... yo hago mis compras para dos, tres días al mercado, no voy todos los días al mercado. Será dos, hasta tres veces por semana que voy al mercado. El resto de días no voy. Por ejemplo hoy día no voy al mercado porque ya tengo todo comprado en la casa. Llego, cocino, en la tarde me pongo a lavar mi ropa. Si es que no hay que lavar, hago mis manualidades. Siempre varía, no es todos los días lo mismo: cocinar, lavar. Bueno, cocinar sí todo los días.

Claro

Lavar sí, un día lavo, mañana ya no, pasado mañana vuelta a lavar. Siempre varía.

¿Y esas manualidades que dice que hace son para vender o para su casa?

No, es para mi casa, no es para negocio.

¿Para su actividad diaria usted cree que la movilidad es necesaria? ¿Que pasaría si no hubiera movilidad?

Sí, sí es importante. Sino nos pasaríamos un día entero caminando y no habría cuando llegar.

¿Por ejemplo usted y su familia podría hacer vida aquí en Juan Pablo sin salir de él haciendo solo las cosas a las que se puede llegar caminando?

No, no se puede, no se puede.

¿Obligatoriamente necesitan del transporte?

Sí, obligatorio. Es necesario.

¿Usted debe conocer más o menos Lima, no?

Sí, sí conozco regular.

¿Y se ha desplazado por dentro de Lima a varios lugares?

Sí, a veces voy seguido la agencia Cruz del Sur para recoger los documentos que le mandan a mi esposo. Sí, bastante seguido voy por ahí; a veces también por Grau a la espalda donde están las agencias de transporte.

¿Y su sensación es que con transporte público se puede llegar a todas partes o hay lugares que no llega?

No, hay lugares que no llega. Por ejemplo, uno tiene que bajarse en Tacna y caminar todo Quilca para llegar a la agencia. Igualito te bajas en Abancay y tienes que caminar para llegar a la otra agencia.

¿Y eso le pasa más que nada en el centro histórico?

Ajá, porque han cortado la ruta del transporte.

¿Pero por decir en las barriadas, en los conos?

En los conos no. Por ejemplo ahorita los mototaxis por donde sea se meten; no hay necesidad que tengan ruta. En el transporte urbano sí.

¿En el transporte urbano sí llega por ejemplo a Puente Piedra que es lejos de acá y sí llega el transporte hasta allá?

Sí, por las avenidas grandes pasan. Como está cerca de la avenida grande es fácil de llegar; si estuviera un poco alejado de la avenida sería difícil también.

¿Pero por ejemplo en el caso de Juan Pablo que es bastante alejado de la avenida...?

Sí, es bastante alejado.

¿Y en cambio llega transporte?

El colectivo nomás llega. El colectivo nada más.

¿Pero siempre de alguna forma uno puede llegar ni que sea en mototaxi al final?

Ajá. Sí, sí se llega.

¿Y eso más o menos en todo Lima?

Sí.

Porque... ¿alguna vez se ha encontrado que quería ir a algún lugar y no haya podido llegar porque no había transporte público?

Sí, por eso le digo, en el centro de Lima es difícil. Es obligado bajarse en una avenida grande y de ahí ir caminando.

¿Y eso pasa solo en el centro?

Sí, por lo que yo veo sí. Solo pasa en el centro. Porque así en zonas alejadas y así siempre llega el colectivo, el mototaxi. A veces incluso los micros y los carros grandes. Pero en el centro no. Ahí difícil es.

O sea, ahí donde pasan más carros, que es el centro, es donde es más difícil llegar.

Ajá. Sí, así es. Hay que caminar lejos.

¿En cambio en la periferia, en lo mas lejos del centro, ahí si se puede llegar?

Sí.

¿Es un poco contradictorio no?

Ajá. Así es.

Y por ejemplo, me dice usted que en general, a parte del casco antiguo, se puede llegar a todas partes. ¿Y se puede viajar y desplazarse a todas horas?

Sí, porque los carros trabajan toda la madrugada. Temprano ya están parados ahí, en su paradero ya están parados.

Usted que vive en un lugar bastante alejado de la avenida ¿a cualquiera hora del día o de la noche puede tomar el carro?

Sí, porque esos carros [los Picapiedras] trabajan toda la madrugada. Claro, ya serán contados, pero unos pocos sí hay.

Ya no hay como en el día, no salen a cada rato, pero...

Si, que salen a cada minuto ya no. Ahí en el paradero parece que descansan pero siempre hay cuando uno tiene una emergencia. Sales y "por favor al hospital" y dicen "ya" y se van.

Y le quería preguntar también: ¿normalmente cuanto tiempo tiene que esperarse para tomar el carro?

Esos salen cada minuto. Cada minuto salen.

¿Incluso de allá arriba?

Sí, cada minuto es. De arriba salen al minuto.

¿Al minuto?

Al minuto, al minuto.

¿Ni siquiera esperan que se llene?

No, no. Al minuto salen. Aunque sea vacío pero al minuto salen. En cambio del Diez, esperan que llene los cinco pasajeros y de ahí sale. En cambio de acá el paradero inicial, no.

¿Y en otras rutas, en otros carros, cuando va a Zapallal, a Cruz del Sur, o toma otro carro?

Ahí si hay que esperar que bajen de allá. 17 y 45 a veces se demoran. Diez minutos más o menos se demoran. Y ya, esperar que pase el carro y tomarlo nomás. Y esos a veces van recogiendo, recogiendo toda la ruta.

¿Estos sí se demoran un poco más en pasar?

Sí, estos se demoran más porque tienen que ir recogiendo cada paradero.

O sea, normalmente los colectivos dan buen servicio.

Sí, los colectivos sí. Porque es pequeño será. Son cinco nomás que llenan. Y en seguida... se van rápido.

Algo importante que quería preguntarle es el tema económico. ¿En qué medida para usted y su familia la plata es un limitante a movilizarse?

Nosotros somos más o menos regular; no es tan bajo, bajo que digamos ni tan alto. Suficiente para vivir. Se puede un domingo salir, de repente se puede invitarle un helado a los bebés... No diría que estamos totalmente ajustados, no. Regular.

No como otras personas...

Sí, que hasta en el comedor comen porque no hay de donde cocinar. No, felizmente nosotros no. Tenemos regularcito. Mi esposo trae regular. No es como dicen para tenerlo agua y pan a los bebés.

Porque... ¿qué proporción de los ingresos que tienen ustedes gastan en transporte?

Mmm...

Más o menos. Una idea aproximada. Algunas personas me dicen una cuarta parte, la mitad...

Ah sí, porque diariamente mi esposo gasta de aquí hasta Puente Nuevo... De acá a Wiese es cincuenta céntimos, de Wiese hasta Puente Nuevo es un sol, y del Puente Nuevo a Santa Anita otro sol. Será... digamos que será dos soles cincuenta de ida y dos soles cincuenta de vuelta: son como cinco soles diarios. Más el pasaje de los chicos que es un sol cincuenta diario cada uno ya son tres soles diario de pasaje de ellos. Son ocho soles. Ocho soles diarios gastamos. Y si yo salgo, ya pues ahí son como tres soles más. Más o menos diez soles diarios será. De ahí si mi esposo está ganando treinta o treinta y cinco soles diarios será casi la tercera parte pues.

Una cantidad regular...

Ajá, sí, con los bebés cuando salen al colegio sí, por lo que ellos completan.

¿Ellos estudian en el colegio aquí?

No, en Juan Pablo, ahí abajo todavía, en colegio secundaria. Ahí van los mayorcitos y el pequeño viene acá [*en referencia al colegio de primaria*].

Por suerte no tiene que salir más allá para ir al colegio.

Sí pues, porque sino sería más el pasaje.

Porque... ¿del dinero que ingresan ustedes en el hogar mayormente en qué lo gastan?

En la comida. Diario se come. En la comida, sí. O se va guardando y vuelta se va al mercado, todo se va al mercado. Todo se va en el mercado. La comida nomás es.

¿Y la siguiente cosa que se gasta sería el transporte?

Sí, en el transporte porque la luz pagamos poco; no es tanto, será 12 soles mensuales.

Mensuales. O sea que sale 0.50 céntimos diarios.

Ajá. El agua también. El agua sí compramos en cisterna que viene. En el tanque. Semanal compro 8 soles.

¿No tienen agua?

No, no tenemos.

Sube la cisterna...

Sí, sube la cisterna y ahí lo compramos. 8 soles nos sale semanal. De ahí nos viene a ser 32 soles mensuales.

Casi 1 sol diario.

Si, casi un sol sale.

A comparación a los casi 10 soles diarios del transporte...

Sí pues, más se gasta en transporte.

O sea, primero comida y después transporte.

Ajá, en transporte es en que más se gasta.

¿Y alguna vez que haya querido hacer alguna cosa, usted o su esposo, el no tener pasaje le ha impedido de hacerlo? Por decir alguna cosa de trabajo de su esposo o usted misma quiere hacer algo...

En el caso que estemos ajustados de plata dejamos de salir de paseo la familia. Cuando estamos un poco bajo no salimos porque el pasaje es carito. Y como somos cuatro que pagamos pasaje, el pasaje sale más. Por ejemplo, para irme de acá a Zapallal son obligado veinte soles. Para ida y vuelta. Sino no llego. Y como difícil es juntar veinte soles casi siempre no vamos.

De repente llega pero no regresa.

Ajá, no regreso también. Eso es lo único que hacemos ¿no? No vamos.

¿Lo primero que quita de hacer cuando no tienen plata son los paseos, la visita a la familia...?

Ajá, lo primero que sacrificamos cuando no hay plata son los paseos.

Y de ahí, un mes que haya un gasto imprevisto y no tengan plata ¿qué otra cosa dejan de hacer?

No, cuando trabaja mi esposo tiene que ir, a como dé lugar; aunque sea caminando se tiene que ir. Eso nomás, otras cosa no.

¿Y eso le ocurre más o menos seguido? Porque las visitas a su familia...

No, nosotros lo hacemos cada 15 días, 3 semanas. Bueno, si esta semana veo que es bajo el trabajo de mi esposo entonces mis hijos "mamá el sábado me voy", "no hijitos, no van porque no hay pasaje" A veces ellos se levantan "mamá me voy", "no, no van porque no hay pasaje". Nada más eso, lo único. Otras cosas no.

De repente si no tiene bastante les manda a ellos pero usted se queda... o le manda a los dos mayores y usted se queda con el pequeño...

Sí, pero... siempre vamos yo y los tres bebés.

¿Alguna vez ha querido trabajar fuera de casa?

Sí, antes trabajaba. Hace poco dejé de trabajar porque... más que nada por mi bebé que era muy chiquito y no había quien lo atiende. O si lo dejaba a alguien que me lo atiende no estaba bien atendido. Pero no por motivos de plata, sino que yo le dejaba a mi hermana pero a cada rato se me enfermaba, se me enfermaba el bebé. Entonces más trabajaba para su medicina de él. Y encima la doctora me dice tanta medicina que le estamos echando al bebé ya a donde va a ir ya. Mejor usted misma deje de trabajar, cuídelo hasta que esté un poco más grandecito y después ya.

Y cuando usted trabajaba, o su esposo ahora que sigue trabajando, ¿han perdido alguna oportunidad de trabajo? De repente le ha salido la oportunidad trabajo pero no tienen para el pasaje, para ir siquiera a presentarse. O a veces no les compensa lo que tienen que pagar de pasaje con lo que van a cobrar.

No, siempre tratamos de guardar para el pasaje. En los domingos también antes de salir mi esposo separa su pasaje: "este es mi pasaje para mañana, pasado mañana". Siempre separamos.

¿Y en alguna ocasión les ha sucedido que se quedan sin pasaje para regresar? A veces uno va a hacer una cobranza pensando "ya me regreso con la plata que cobre" y por alguna razón no cobró...

Ah, sí. Eso sí. Sí me ha pasado.

¿Cómo fue?

Eso me pasó hace poco. El lunes pasado me manda mi esposo a recoger unas facturas. "Recoge que en el sobre va a haber para tu taxi". Y recojo y no había nada. Y tenía que regresarme con 1 sol que tenía nomás; ajustarme. Tuve que tomar un carro de Santa Anita que da vueltas, vueltas. Pero la cosa es que me traiga hasta Canto Rey directo ¿no? Sí, eso sí me pasó. Felizmente que tenía mi sol sino no llegaba, me quedaba botada en la agencia ahí. Sí, eso me paso a mí. Como es lejos uno piensa que ahí te van a mandar algo y te vas a la justa ¿no? "Ya de ahí agarras". Como mi esposo me dice "de ahí agarras", llego y abro el sobre y no había nada.

No había de dónde agarrar para el pasaje.

Y a las justas tenía un sol. Y digo "¿qué hago? Si de acá me voy Puente Nuevo no me va alcanzar, mejor espero un colectivo que viene de acá hasta Canto Rey, pero que da a una vuelta!" Se demoró como dos, tres horas pero la cosa es llegar. Y así tuve que llegar porque no había otra forma.

¿Y conoce, de repente conocidos, familia, que le haya ocurrido y que hayan usado así otra estrategia para poder llegar así como usted?

A mi cuñada mi hermano le había dado 5 soles falsos y la dejaron botada en Puente Nuevo. El cobrador le dice "pasaje, pasaje". Y le dio sus 5 soles y el cobrador lo ve "¡si éste es falso!" y agarró y lo tiró por la ventana. La pobre tuvo que bajarse ¿qué iba a hacer? y regresarse caminando.

Y tuvo que regresarse...

Se regresó caminando.

Aquí si hay de todo: algunos por viveza, otros por necesidad.

Si, hay de todo. Pero estos carritos verdes si más o menos te reconocen, dos o tres veces que te hayan subido, sí te traen, de acá de Wiese "sube pues". A veces estás caminando y te tocan el claxon "vecina suba" y te traen. Aunque sea en la maletera te traen.

Ya.

Porque la vez pasada a mi esposo en Puente Nuevo lo habían asaltado. Todito el pantalón todo lo hicieron tiras. En Chimbote estaba parado y... Felizmente un policía paró un carro y le dice "¿dónde vives?". "En Canto Rey vivo". Y paró un carro que iba a Canto Rey y le dice: "amigo llévatelo, lo han asaltado, acá lo acaban de asaltar". Y el señor lo trajo hasta Canto Rey y de Canto Rey los carros verdes, la mayoría lo conoce. "¡Gordo subel!". "No choche, estoy misio". "Sube caramba, ni que te estuviera pidiendo el pasaje". Y así tuvo que venir pues. Es que es un poco peligroso en Puente Nuevo

Esos lugares de interconexión de carros...

Sí, peligroso es. A eso de las 10 u 11 de la noche es peligroso. Ahí todito te quitan, te roban, te rompen la ropa. ¡Envidiosos pe! Sí es peligroso.

¿En alguna ocasión su esposo se ha quedado a dormir en el trabajo porque no tenía plata para regresarse?

No, él nunca se ha quedado.

¿Y usted cuando trabajaba tampoco tuvo la necesidad?

No, cuando yo trabajaba, por ejemplo en tiempo de Navidad o Año Nuevo, sí nos quedábamos a veces a hacer otro turno. Pero no era por el pasaje. Había más producción. Como trabajaba en taller de costura... O sea, había más producción, más ventas pues. Entonces cuando se trabaja de día nomás no hay suficiente mercadería para vender y en las noches nos quedábamos dos, tres veces por semana.

Pero no era por pasaje.

No pues.

Muy bien. Pues nada más. Disculpe si la he entretenido más de lo debido.

ENTREVISTA XXIV

Nombre ficticio: Manuel

Grupo de análisis: Muy pobre, >60, Varón, Mayor

Lo primero que quería preguntarle es su edad. ¿Cuántos años tiene?

Yo tengo 73 años.

¿Y usted vive aquí en Juan Pablo?

Sí.

¿En que parte?

Aquí abajito nomás.

Ah, ya.

Acá media cuadra nomás.

Acá nomás ah...

Mi señora trabaja aquí con golosinas en el colegio, si pues.

¿Y usted vive solo, o con su señora, o con sus hijos de repente?

Nosotros vivimos con mi señora, después con otro mi hijo también hay, los tres vivimos.

¿Y sus nietecitos? Porque aquí al colegio viene por sus nietos ¿no? ¿Viven con ustedes?

Sí, sí.

¿Cuántos nietos tiene?

Único, uno nomás.

Ah, ya, uno nomás. Y dígame ¿usted es de Lima?

No, yo soy provinciano. Nosotros departamento de Huancavelica.

Ah, ya, de Huancavelica.

Provincia Churucampa.

¿Y cuando se vinieron para acá?

Hace tiempo. Desde el 92 estamos aquí.

¿Aquí en Lima o aquí en Juan Pablo?

Aquí vivíamos. Primero vivíamos Comas señor. Ahí también tengo mi familia. Aquí también mi familia vive también; es antigua. Entonces nosotros vivíamos Comas, entonces este lado rincuncito era, ellos son jardincito. Entonces cuando tomaron invasión, entonces nosotros me agarró la invasión, entonces ahora tenemos la luz. Ya vinimos nosotros todo tiene pues.

¿Están aquí en Juan Pablo desde el 92?

Sí.

¿Y en Lima? ¿Cuando se fueron de Huancavelica para Comas? ¿En qué año? ¿Más o menos se acuerda?

¿De Huancavelica?

Sí, ¿de Huancavelica cuando se fueron a vivir a Lima?

¿Aquí? Del 94 estamos. Aquí estábamos... Hace 10 años estamos aquí.

¿Pero me dice que antes de vivir aquí se fueron a vivir a Comas?

Sí, primero vivíamos Comas. Después mi familia, aquí también mi familia era. Entonces me agarró su lotecito, entonces aquí ya vinimos pues.

¿Y de Huancavelica se fueron por el terrorismo, por todo el problema que hubo o antes?

Nosotros pertenecemos ahí señor; provincia Churucampa. Por ahí vivimos. Siempre fuimos allá. Antes semana pasada también fuimos para que censan la casa, para que le den su título. Ahí fuimos pe. Siempre tenemos la chacra allá.

Y dígame usted ¿qué hace más o menos durante el día? ¿Usted todavía trabaja o...?

Sí, hay veces trabajamos hay veces no. Ya no hay trabajo. Es escaso señor. Y además ya su edad ya no quieren. Jóvenes nomás quieren para que trabajen. Mi familia con eso se atiende.

¿Y así más o menos en un día normal que cosas hace?

Cuando mi señora aquí viene entonces ayudamos traer su carreta, recoger su carreta, así nomás.

¿Usted le apoya un poco a su señora?

Sí. Cuando un trabajito se me presenta entonces ahí me trabajo también pues.

¿Y algunas veces para algunas cosas debe salir de Juan Pablo?

Sí.

¿Para qué cosas sale de Juan Pablo?

Mmm...

De repente para ir al médico, para ir a comprar, para visitar a su familia...

Ah, sí. Hay veces. Fuimos la compra días domingo allá por el mercado, pues.

¿En el Diez? ¿Acá abajo?

Sí.

¿Y a veces para visitar a la familia?

Hay veces también vamos visitar su familia.

¿Dónde vive su familia?

En Comas viven. Ahí viven también mis familias también.

¿Entonces de vez en cuando usted y su esposa se van a visitarlos allá?

Sí pues, hay veces días domingos vamos así a visitar.

¿Porque su esposa debe trabajar todos los días? ¿Por lo menos los días que hay colegio debe trabajar?

Si aquí trabajamos todos los días. Ahora en vacacional también trabajamos también aquí.

Ah claro, porque también hay actividades.

Sí.

¿Y usted le apoya a ella? ¿De repente le ayuda a comprar?

Sí pues, ayudamos. Cuando no trabajo mi esposa la ayudo para traer carreta, para recoger...

¿Y antes, cuando usted estaba trabajando, qué cosas hacía?

Trabajamos la obra, la construcción, señor.

Construcción. ¿Entonces usted salía a varias obras acá en Lima?

Sí.

¿Y era independiente o trabajaba por una compañía, una empresa?

Particular nomás, así con cachuelos. Hay veces dos semanas, tres semanas, según la obra. Cuando hay trabajamos.

¿Todavía ahora si sale alguna cosita todavía trabaja?

Sí, cuando hay sí. Mi familia también maestro obra. Si hay me citan entonces me llevan pa que trabaje.

¿Y así conocerá Lima bastante?

Sí, más o menos conozco señor.

Varios lugares. Para ir a trabajar...

Sí, cuando vas a buscar su trabajo a pie ahí se conoce señor. Cuando vas con carro no conoces ni calles, nada. Cuando andas a pie conoces, ahí sí se conoce señor. Tal sitio, tal otro.

Ahí hay tiempo para conocer, mirando...

Sí.

Normalmente cuando va a estos trabajos que le sale de la obra ¿en qué va? ¿en carro, caminando...?

Cuando es lejos con carro voy. Si es cerca a pie nomás buscando voy.

¿Cerca cuanto es? ¿Caminando usted hasta donde llega?

Me voy de aquí hasta Acho.

¿Hasta Acho caminando?

Sí. Y de ahí regresando buscando trabajo regresas también pues señor.

Bastante camina.

Ya cuando cansas ya con carro vienes pues.

Esto es cuando busca pero cuando ya tiene un trabajo... Por ejemplo ¿el último trabajo que hizo donde fue?

De ahí cuando encuentro trabajo ahí tengo que trabajar pues señor.

¿Pero el último que hizo? Me dice que ahora mismo no está trabajando en la obra. ¿Pero la última vez que trabajó en la obra cuando fue?

Última vez... Sí, ahí me trabajaba pues cuando se termina te despiden pues.

Claro ¿pero esto cuando fue? ¿Hace un mes? ¿Hace dos meses? ¿La semana pasada todavía estaba trabajando?

Cuando ya no hay me descanso pues. Ayudando a mí esposa pues.

¿Y el último trabajo que tuvo donde fue? ¿En Lima, en Comas, aquí en San Juan?

Mmm...

¿El ultimito cachuelito que hizo?

Cuando hay entonces ahí me trabajo pues.

Claro, ¿pero el ultimo cachuelito que hizo donde fue?

De ahí después me descanso pues, me regreso a su casa.

Ya, ya entiendo. Y me dice que si es cerquita normalmente va caminando y si es más lejitos ya toma carro.

Ah, sí pues. Cuando de lejos tengo que tomar con carro sino te cansas, es cansado.

¿Y usted debe conocer más o menos el transporte? Varias veces ha viajado en las movilidades.

Ah sí, sí.

¿Y qué opina de ellas? ¿Son buenas? ¿Son malas? ¿Qué cosas le gustan y qué no?

Hay para ver sus familias. De ahí visitamos. Son buenas pues las movilidades señor.

¿Le sirve por ejemplo para ir a trabajar? ¿Si no hubiera carro usted podría ir a trabajar normal?

Sí, normal pues.

¿A todos los lugares de Lima?

Sí.

Pero hay lugares que están lejos. ¿Usted también va caminando hasta allá?

Mmm...

¿A qué lugares va a trabajar normalmente?

A veces por Acho, a veces mi familia me llevan por Pro, por Plaza Unión. Por allí también me llevan pues.

Lejos.

Sí pues.

¿Y como va a estos lugares? ¿También a pie?

No, en carro pues. Está lejos estos lugares. Si es cerca nomás se regresa a pie.

¿Y siempre que ha querido ir ha podido tomar carro?

Sí pues.

¿A todos los lugares que ha ido ha podido ir en carro?

Sí señor.

¿Me imagino cuando se trabaja la obra uno sale temprano de la casa? En la mañanita.

Siempre trabajamos hora exacta hasta las 6 de tarde.

¿Y se levantan temprano? A veces se levantan 5 de la mañana...

Sí, cinco y media... Si es lejos entonces las seis tiene que salir pues señor; seis y media, así pues.

¿Y aún siendo tan temprano también hay carro esta hora?

Sí pues.

¿Igual cuando se va que cuando regresa?

Sí pues señor. Si es lejos con carro tiene que regresar.

Cuando sale usted a tomar el carro ¿el carro demora mucho en llegar?

Claro, demora. Depende si es lejos pues. Hay veces su trabajo cuando es lejos llegamos aquí a las 7, las 8, las 9.

Tardecito está llegando.

Sí.

¿Pero cuando sale a tomarlo a la pista tarda mucho en pasar? ¿Tiene que esperarse mucho rato para que pase el carro?

No, ahí mismo pasa señor.

¿Cuánto tiempo tiene que esperar más o menos?

Depende. Hay veces cinco minutos; diez minutos máximo. Si es estos carros chiquitos al toque pasan. Si se te pasó uno ahí mismo está pasando el otro. Así es pues.

¿Y usted siente que el transporte es una necesidad para poder movilizarse? ¿Para ir a trabajar, para ir a comprar es necesaria la movilidad?

Sí pues, señor, sí.

Y dígame una cosa ¿ustedes dedican mucha plata al transporte, al pasaje? ¿Gastan bastante en pasaje?

Sí, en pasaje, sí, sí. Y en el agua también. Pagamos mensual. Y de luz.

¿Paga más en transporte que en agua y luz?

Sí, más señor, bastante más.

¿El transporte es caro? ¿Usted cree que el transporte es caro?

No, aquí cerca para pagar el agua, cerca. Hay veces con carrito vamos, a pie regresamos.

Porque digamos usted, me imagino ¿no tiene mucha plata?

Sí, cuando ya no tienes plata entonces tienes que ir caminando. Cuando tienes platita entonces con carro vas, pues.

¿Y si es un lugar lejos, por ejemplo a Acho, y no tiene platita igual va caminando?

No, es lejos pues señor. Cuando trabajas no alcanza el tiempo y tienes que ir con carro pues.

¿Y si no tiene platita para tomar el carro como hace?

Si es así, prestando su vecino también tiene que ir.

De alguna forma hay que ir...

Ya cuando recibes su pago, le devuelves su platita lo que han prestado pues.

¿Siempre buscando la forma de encontrar la platita para poder viajar?

Sí, así es.

¿No le habrá ocurrido alguna vez, de repente, que usted salía con el pasaje justo para la ida pero no tenía para la vuelta y se haya quedado botado por ahí por algún lado?

Sí pues.

¿Alguna vez sí le ha ocurrido?

Sí pues.

¿Y como hizo para regresarse?

Así burreando también regresando cuando no tiene plata. Otro agarras, después otro paradero bajas, después otra vuelta con otro carro subes. Así pues.

¿Hasta que lo botan a uno?

Así también.

Y así va avanzando subiendo a un carro, a otro carro...

Sí, pues.

¿Y el cobrador que le dice?

Si te cobra "yo soy tal sitio, yo no voy a este sitio, no va"; "baja" dices.

Uno va con la viveza.

Ah, sí pues.

¿Y eso le ha ocurrido varias veces?

No, solo cuando le ha faltado para el pasaje nomás.

¿Y alguna vez se ha encontrado que quería salir a buscar trabajo o incluso para trabajar y no tenía plata? Saliendo de su casa no tenía plata y ha ido a un vecino para que le preste y el vecino tampoco tenía o no le podía prestar y tiene la urgencia de ir...?

Ah, sí pues.

¿Y entonces que ha hecho?

Mmm...

**¿Cuando usted tiene la urgencia de salir a algún lugar pero no tiene plata para ir qué hace?
¿Se queda en la casa? ¿Se va caminado?**

Cuando es cerca entonces tú caminas pues sí; caminado vas pues.

¿Usted estará acostumbrado a caminar no?

Sí.

En la sierra la gente camina bastante.

Sí. Soy provinciano, acostumbrado para caminar, de lejos. Cuando la sierra... fuimos hasta Acho para trabajar; no había carro, nada; la quebrada entonces. Levantamos las tres de la mañana entonces caminando fuimos pues.

Si porque estoy viendo a la gente qué es de acá de Lima le dice uno para caminar tres cuadras...

Con carro nomás van pues señor. Dos cuadras, tres cuadras con carro nomás ellos van. No están acostumbrados.

Ya la última cosa que quiero preguntarle es ¿qué tan necesario es para usted el transporte? ¿Si no hubiera transporte como haría?

Tiene que ir a pie, también cuando no hay transporte.

¿Cuándo no hay transporte le cuesta poquito caminar?

Sí pues, señor. Hay que caminar, no hay otra.

¿Ahí al toque usted dice "no hay transporte entonces camino"? ¿No es como otras personas que el día que no hay carro al toque se desesperan?

No. Solo un poquito temprano, sales para llegar.

Pues muy bien, nada más quería preguntarle. Muchas gracias.

ENTREVISTA XXV

Nombre ficticio: María

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 26-45, Menor

Lo primero que quería preguntarle es su edad.

Tengo 30 años.

¿Me dice que vive aquí en Juan Pablo?

Vivo en la Agrupación Los Jardines.

Esto es acá arriba nomás

Sí, Los Jardines, Manzana C lote 14.

¿Y hace tiempo que está viviendo allá?

Sí, ya tengo 4 años viviendo.

¿Y vive sola, con su esposo, sus hijos?

Somos 4 familia: mis dos hijos, yo y mi esposo.

¿Y sus hijitos cuántos años tienen?

Mi hijo tiene diez años y la Erika tiene cinco.

¿Usted a qué se dedica?

Soy ama de casa.

Entonces se dedica básicamente a cuidar de los niños, a cuidar de la casa...

Sí, a mis hijos y a mi hogar. Y cuando tengo que ayudar a mi esposo a veces salgo a trabajar; pero así eventualmente.

Porque... ¿en que está trabajando?

A veces trabajo así haciendo limpieza en casas y también en la casa cuando hace calor vendo marcianos. Y así varias cosas.

¿Esto aparte del trabajo de la casa?

Sí. A veces los domingos cuando algunas personas me dicen "lávame la ropa" me voy también a lavar. Pero no es todos los domingos; a veces nomás.

¿Aquí mismo en Juan Pablo o fuera?

No, fuera. A veces me voy a Surco, a veces me voy a San Borja. Hay gente que me llama por teléfono y me dice "señora, lávame la ropa". Entonces... A veces, la mayor parte, son los domingos que tengo tiempo disponible.

¿Su esposo se queda con sus hijos y usted sale a trabajar?

Sí, así es.

¿Y este trabajo no podría hacerlo aquí en Juan Pablo?

No pues. Aquí la gente es misia como yo. La gente de acá no podría pagar. Para trabajar en lavado, en limpieza, hay que ir a los lugares donde hay gente de plata. Y aquí en Juan Pablo no hay gente de plata. Ni siquiera se encontraría trabajo en el mismo distrito de San Juan de Lurigancho.

¿Y básicamente las razones por las cuales usted sale de Juan Pablo son para el trabajo, para lavar...?

Sí.

¿Y por que otras cosas más usted sale de Juan Pablo?

Salgo porque me voy al mercado, al Diez; o me voy llevando al doctor a mi hijo, a mi hija. Así es.

¿Y a visitar a la familia?

A visitar a la familia, a mis tíos que viven en Las Flores.

¿Y normalmente cuando va a estos sitios en que va?

En carro. Tengo que irme primeramente hasta San Martín con los Picapiedras. De ahí tengo que tomar un carro para Las Flores que me cobra pues 1 sol. Y de acá para allá se incrementó a 70 céntimos, ahora han bajado a sesenta.

¿Y si se tiene que ir hasta Surco a San Borja?

Para ir a San Borja, y también a Surco, tengo que irme hasta Puente Nuevo y de ahí me tengo que tomar otro carro. Depende de que parte vaya también. Si la casa adonde voy está en un sitio tomo un carro, si está en otro tomo otro carro. Así es.

Y ahí le sale más tiempo, más plata...

Sí pues.

¿Y normalmente cuando sale sea para ir a trabajar, para ir a comprar otras cosas aprovecha para hacer varias cosas a la vez o solo va hacer una sola cosa?

Sí aprovecho. A veces me voy a pagar mi luz, cuando se me está pasando ¿no?, y de ahí camino hasta el Diez, que son como unas 5 cuadras, para evitarme ya gastar mi plata.

¿Usted más o menos regularmente sale en transporte?

Sí, a veces a la semana, para mi diario, voy una o dos veces al Diez, dos veces a la semana.

¿Usted es de aquí de Lima?

¿Yo? Yo vivo aquí en Lima, sí.

¿Nacida aquí también?

No, yo soy de Ayacucho.

¿Y cuando se vino aquí?

Cuando yo tenía 12 años.

¿En la época de terrorismo?

Claro, exactamente. Ahora tengo ya treinta. ¿Cuántos años tengo acá? Tengo 18 años ¿no?

Sí. ¿Y antes de venir en Juan Pablo donde vivía?

Vivía en Las Flores

¿Con sus papás?

Con mis tíos.

Vivía allá y de ahí se vino para acá. Y dígame: ¿qué es lo que piensa del transporte público?

Uy! Es un tormento. A veces uno quiere llegar rápido a la casa y no se puede porque tiene que esperar al carro que tiene que darse su tiempo. La gente que sube, la que baja... Si yo tuviera mi carro sería más práctico, más rápido ¿no? Pero en carro ajeno no se puede.

¿Básicamente lo que le preocupa, lo que le insatisface más, es el tiempo y la demora?

El tiempo y la demora, claro. A veces uno quiere llegar rápido, a veces uno sale de casa un poco tarde y uno tiene que llegar rápido y el carro demora y da cólera.

¿Pero más o menos a todas partes se puede llegar en carro, en transporte público?

Claro, sí, prácticamente, porque anteriormente dicen mucha gente que hasta Wiese había que ir a tomar carro. De ahí uno tenía que venir caminando hasta acá. Ahora siquiera hay pista para venir para acá. Sino estaríamos andando, viniendo a pie.

Y para su actividad diaria ¿que tan necesario diría que es el transporte? ¿Es realmente una necesidad o...?

Es importante que haya carro, que haya movilidad, porque a veces uno puede estar enfermo, se puede apoyar llevándole con carro. Pero si no hay carro, caminando, uno tiene que ir a trabajar, caminando no se puede, más practico es con el carro.

¿El carro llega más o menos a todas partes y a todas horas también?

¿Aquí en Juan Pablo?

Aquí en Juan Pablo y en general en Lima.

Aquí en Juan Pablo sí hay carro las 24 horas. Uno puede salir y puede venir a cualquier hora; siempre hay carro.

¿Y en el resto de Lima? En los lugares que conoce.

También. Por ejemplo acá en Las Flores también siempre hay carro.

¿Y cuanto tiempo tarda en pasar el carro?

En esos momentos de día se puede tomar cada dos minutos o tres minutos los Picapiedras hasta Wiese. De Wiese también hay carros para el centro, para todas partes. Cada cinco minutos pasan los carros.

¿Para usted es razonable este tiempo de espera? ¿Es mucho? ¿Es poco?

Está bien. Porque también antes no había muchos micros; ahora sí hay bastantes.

Y en su caso si disminuyera la cantidad de carros ¿en qué le perjudicaría?

Antes uno quería llegar rápido y no había muchos carros. Ahora sí hay carros ya. Antes no había pues. Repletos pasaban los carros. Los esperabas más de veinte o treinta minutos y no llegaba el carro que te recogía. Pasaban puro lleno, lleno; ahora ya no. Ahora alguno pasa

llo pero la mayor parte se puede tomar. Claro que a veces hay que ir parado pero por lo menos puedes subir. Antes no. Tenías que colgarte en el estribo. La puerta ni siquiera podía cerrar. Feo era. Además antes era bien difícil llegar a algunos lugares. Ahora los carros llegan a todas partes. Y por el trabajo esto también es bueno. Antes no podías trabajar en algunas zonas por lo que era difícil llegar. Ahora llegas a todas partes. Transporte ha mejorado mucho. Antes difícil era trabajar, mucho rato se perdía caminando o esperando carro. Ahora es más rápido. Ya no tienes que caminar. Siquiera ahora puedes apoyar en la casa aportando ni que sea un poquito. En la situación como está ahora la economía esto es una gran ayuda.

Y ya hablando más de la parte económica dígame: ¿qué tanto la plata es para usted una restricción para desplazarse?

Si me hablas de la plata la situación está bien fregado. No solamente para la gente pobre, también para la gente que son de alta sociedad. Ellos viven pues a su manera. Siquiera la gente pobre podemos medirnos poquito a poquito. Ellos no, ellos quieren gastar a lo grande. Cuando ya no tienen plata se desesperan. La gente pobre come lo que tiene. El señor presidente hace lo que le da gana: no hace subir sueldos, suben las cosas, no alcanza lo que gana. Mi esposo lo que gana...; claro que alcanza pero midiéndose. Antes no era así.

Porque... ¿de lo que ganan ustedes en la semana que parte se lleva el pasaje?

El 25%.

¿O sea, una cuarta parte del sueldo de los dos se va en pasaje?

Claro, porque mi esposo con Picapiedra se va hasta Wiese, de Wiese se va hasta Puente Nuevo, de Puente Nuevo se va hasta Pentagonito. Son tres pasajes; ida y vuelta son seis. Y saque su cuenta cuánto es.

Es bastante.

Y lamentablemente, por este motivo, como uno dice hay que estirar la plata. Por eso motivo es que yo trato de apoyarle en las cosas que yo pueda. Yo trabajaría sino que no tengo con quien dejar a mis hijos. Si yo trabajaría ¿cómo estarían mis hijos? Por este motivo hago lo más posible para que alcance la plata en la casa.

¿Y de todas maneras a pesar de hacer este esfuerzo para tener más o menos plata para desplazarse así, se encuentra a veces con dificultades de hacer alguna cosa porque no tiene para el pasaje?

Claro, porque a veces trato de separarlo para el pasaje ¿me entiende? La mensualidad que trae la plata mi esposo "eso es para tu diario, esto para mi pasaje y esto es para los chicos de repente algo pasa para que puedas auxiliar". Lo tengo medido. De lo que yo tengo separado no me puedo gastar más tampoco, no puedo agarrar el resto. Si yo tengo esa plata para mis hijos si a esa fecha no pasó nada esa plata lo tengo que ahorrar. Si mis hijos se enfermó esa plata ya no lo puedo recuperar, ya no lo puedo ahorrar.

¿Cuándo hay un gasto extra le desbarata todos los planes?

Sí, así es.

Y por ejemplo ¿le ha pasado, a usted o a su esposo, de que le ha surgido una oportunidad de trabajo, de repente una señora le ha llamado para que el domingo vaya a lavar y usted no tiene con que ir, no tiene plata para el pasaje?

¡Ay Dios! ¿Cómo se llama? Siempre Dios es bien grande. Nunca me ha dejado de darle para mis hijos. Siempre tengo aunque sea en mi bolsillo como se dicen los ripios; hago lo posible para llegar. A veces tengo para el pasaje hasta tal lugar. Entonces le digo a mi esposo "préstame, ya cuando regreso te traigo la plata, te lo devuelvo". A veces cuando yo voy a lavar me paga la señora, regreso y le presto a él. Así nos solventamos.

A veces conversando con las personas me dicen que les sale una oportunidad de repente para ir a lavar... El señor que ahora he estado con él me dice que trabaja en construcción y a veces le sale cachuelitos. De repente le van a pagar 25 o 30 soles en el día pero resulta que no tiene para el pasaje y por eso deja de ganar esos 25, 30 o 40 soles.

Ése es el problema. Por ejemplo supongamos a veces mi esposo no está porque está de servicio. Entonces le digo a mi vecina que me preste. "Sólo quiero para mi pasaje; en seguida te devuelvo". Y ella me presta y yo le regreso la plata en seguida; porque ella también necesita pues.

¿Y no le ha ocurrido por ejemplo que tiene el pasaje de ida pero no tiene para el regreso y piensa "con lo que me paguen ya me regreso" pero resulta que aquel día no le pagan por lo que sea...?

Sí, eso me pasó una fecha. Tuve para irme ¿no? Y para regresarme la señora se ha ido a hacer compras y su hijo me dice "mi mamá ya va regresar señora". Y no tenía cuando regresar la señora. El problema que la señora de lo que se había ido de la casa con su carro se había chocado y para venirme no tenía. Le digo "joven tiene que solucionarme porque no tengo para regresarme" Entonces el joven lo que hizo "¿cuánto tiene que pagarle mi mamá?". "No sé" le digo. "Tu mamá tiene que pagarme contando la ropa". Entonces el joven lo que hizo, tenía su plata, diez soles, y me dio sus diez soles. "Ya mañana regresa señora" me dice. "Yo tengo 10 soles. Con eso puede irse a su casa. Mañana regresa".

Ya.

Y así pues, al día siguiente ya regresé y vuelta me recibe le joven. Si no me daba el joven no podía regresarme. Felizmente él me dio; sino me quedaba solita y sin pasaje para regresarme. ¿Y para venirme desde allá hasta acá? ¡Uy, lejos!

A veces hay señoras que me cuentan que les ocurre esto ¿no? que con lo que cobren se van a poder regresar y no les pagan...

Yo le voy a contar una anécdota. Me pasó de que, mi esposo me dice, eso me paso recién en mes de... eso me paso en mes de noviembre. La quincena de noviembre es que a mi esposo le pagan este... racionamiento ¿no? Él es del ejército. Y mi esposo me dice "¿sabes que? le presto plata a mi amigo". Y le tenía que devolver ese día. Y no le devolvió y se quedó sin plata. Entonces "bueno, ya me van a pagar racionamiento tal día y me tengo que ir a cobrar; acompáñame". Y me hizo caminar de acá desde Juan Pablo hasta Parque Wiracocha. Me hizo caminar. Yo pensé que me estaba bromeando; yo pensaba que íbamos a tomar carro y de verdad empezó a caminar él. "No es broma, no tengo ni un sol". Y fuimos al banco y ¿sabes que pasó? En el banco no le habían depositado el racionamiento. Y nos quedamos sin plata. Caminamos todo hasta allá pensando que había plata en el banco y no le habían depositado. Me quedé helada, helada. ¡Dios que hago! Mis hijos estaban en el colegio. A las 12 tenía que recoger a mi hijo que estaba en el jardín. ¡Ay señor! Eran las once y media. Tanto esperamos en el banco para que le digan que no le habían depositado. ¿Qué hice yo? Lo único dije "¿Dios mío, ahora que hago? Mis hijos". Y me quedé en la calle. "De vuelta tengo que caminar hasta allá y estoy cansada". Y... yo iba caminando. De ahí del Parque Wiracocha al

frente hay un Banco de la Nación. De ahí tenía que caminar a cinco cuadras a la casa de mi tío, donde yo vivía. Y digo: "lo único me queda ir donde mi tío y pedirle que me preste". Y yo me iba caminando y me encuentro plata. Me encuentro en el camino, en el camino que yo me iba. Con mi esposo renegando me iba. Le digo: "ay, tu tienes la culpa por traerme". Y él me decía: "tu tienes la culpa por seguirme". Entonces caminado, caminando... "Ay Diosito lindo no permitas que camine tanto" yo decía ¿no? Y caminaba caminaba a la dirección de la casa de mi tío y me encuentro ahí plata; cinco soles tirados en el piso. "Uy Dios mío" digo. Lo levanté la plata y le dije: "ahora sí, yo me voy en el carro y tu te quedarás caminando" le dije a mi esposo bromeando. "Ya pues" me dice. Entonces hasta el Diez de Canto Grande nos cobró cincuenta céntimos cada uno. Bueno, me vine con cincuenta céntimos. Pagué y ya tenía cuatro soles de vuelto. Y mi esposo me dice: "¿tu que has hecho para que aparezcan los cinco soles?" "Nada", le dije, "simplemente le recé al Dios". Y de verdad me encontré y con eso nos regresamos. Y al día siguiente mi esposo me dice: "mejor me voy; llamo a mi amigo y de repente han depositado" porque el tenía que irse a trabajar en la tarde. Se fue a cobrar y ya le habían depositado. Se fue al día siguiente a cobrar, ahí recién le habían depositado. "Ahora ya tengo plata" me dice mi esposo. Nunca me había pasado eso, que me hayan hecho caminar tan lejos.

Pero a veces no hay otro remedio ¿no? Si no hay plata... Hay personas me comentan que es bastante seguido, que van bien apuraditos de plata, siempre midiendo, pero a veces les sale un trabajito y es lejos y de repente sólo tienen un sol cincuenta y el pasaje hasta allá está dos cincuenta y no tienen...

Y en el carro a veces uno puede subir ¿no? Le dice: "por favor, me olvidé la plata o se me cayó". Y el cobrador y el chofer no entienden. No entienden, se ponen malcriados, te tratan mal, te humillan y te dicen "¿entonces para que subes?" Yo he visto. A veces he visto con personas mayores, mayores de edad... Ese es el problema, ese es Lima. En todo el mundo ¿no?

Y en este sentido ¿usted tiene la sensación que ha perdido oportunidades de trabajo porque en el momento justo que le ofrecían el trabajo no tenía para llegar?

Sí. Eso cuando yo estaba... cuando yo tuve a mi hija yo perdí un trabajo porque no me daban el trabajo porque tenía un hijo y tuve que dejarlo.

Sí, pero yo me refería a la oportunidad de perder un trabajo no por un hijo o una cosa así sino por falta de dinero. No porque no esté capacitado sino porque no tiene como llegar porque no tiene plata para tomar el carro.

Ah sí. Eso me pasó antes de tener a mi hijito. Me ofrecieron un trabajo por Canto Rey, por Sedapal. Y no tenía plata para ir. Mi esposo no estaba. Ni siquiera estaba mi vecina para que me prestara. Y mi otra vecina no tenía para prestarme. Y me quedé sin trabajo porque no pude ir.

¿Y por lo que usted conoce, es una cosa más o menos habitual que personas humildes no puedan aprovechar una oportunidad de trabajo por este motivo?

Sí, bastante. Hay muchas personas así, gente humilde, que siempre andan con la plata muy justa. A muchos solo les alcanza para comida y a las justas para ropa y calzado. Y están bien apurados de plata y un trabajito les ayudaría pero como usted dice no tienen siquiera plata para pagar su pasaje al trabajo. A veces se ofrecen trabajos pero no pueden tomar porque no tienen para pasaje. Imagínese, si a uno le pagan al mes o a la quincena uno tiene que tener plata para pasaje para quince días. La gente humilde no tiene tanta plata. Tienen que comer.

Necesitan la plata para comida. A las justas si tienen plata para pasaje para el trabajo de un día para cobrar el mismo día. Como le contaba a veces con suerte se tiene plata para pasaje pero solo para la ida y a esperar que te paguen para poderte regresar. A parte también muchas personas no tienen teléfono y las señoras de Surco, San Borja o así no tienen como llamarlas. Sí pues, muchas personas podrían trabajar pero como no tienen para pasaje pierden la oportunidad.

Y ya la última cosita. ¿No sé si le habrá pasado en su caso, o a su esposo, que en algunos momentos que uno está apurado de plata para gastar menos lo que uno hace es quedarse a dormir en el trabajo? Se va hasta el trabajo y se queda a dormir allá para ahorrar en pasaje.

Eso me paso con mi esposo, para ahorrar. Mi esposo estaba haciendo curso en la Marina, allá en Ancón, y para venirse de Ancón hasta acá era lejos y tenía que irse con esos carros interprovinciales y era más caro el pasaje. Y así él ya se quedaba, ya una semana ya no venía, para ahorrarse la plata. Como le dije en un comienzo la plata que mi esposo ganaba era medido. Entonces para no gastar más plata, para que no falte, él dijo "mejor me quedo allá toda la semana y me ahorro plata". También comía allá. Claro que no era igual la comida de la casa. Por seis meses estuvo así. Domingo nomás estaba acá. Sábado en la noche llegaba y domingo en la tarde ya se iba.

¿El mismo domingo en la tarde? ¿Toda la semana estaba allá y regresaba solo los domingos?

Sí, en ese plan era. Así durante seis meses. De ahí de nuevo se regresó a su trabajo en el Pentagonito y otra vez pudo venir a dormir a la casa.

Muy bien pues, nada más. Le agradezco este rato que me ha dedicado. Ha sido muy amable.

ENTREVISTA XXVI

Nombre ficticio: Félix

Grupo de análisis: Muy pobre, Varón, 46-60, Menor

¿Cuántos años tiene?

Yo tengo 47 años.

¿Y usted vive solo o con su familia...?

Yo vivo con mi esposa, mis hijos... Juntos pues, toda la familia.

¿Cuántos hijos tiene?

Tengo tres. Dos hijos varones. El mayor acaba de... está estudiando mecánica en la Cenati, una profesión técnica. Y el segundo ya está terminando ya su secundaria. Y la tercera está en el jardín todavía.

Ah claro, es la niña que me acompañó hasta acá.

Sí pues, ella es mi hijita.

¿Y hace tiempo que están viviendo aquí en Juan Pablo?

Sí, nosotros vivimos del año noventa.

Entonces catorce años va a hacer.

Sí, catorce años. Aproximado. Pero acá, acá. Acá en este terreno. No es una invasión ni nada. Es un traspaso. Mil doscientos dólares. Yo tenía un poco de dinero. Porque yo me vine de Tingo María.

¿Usted es de Tingo María?

Sí, yo soy de allá. Un pueblo que pertenece a Tingo María; departamento de Huanuco. Mi esposa la llegué a conocer allí. Y ya vinimos por acá cuando por allá por Tingo María empezaba el terrorismo. A mí no me gustaba vivir con esta maldad, con ese daño que hubo, con estas cosas que pasaban. A mí siempre me ha gustado vivir en una libertad, con mis hijos, con mi esposa. Y parece que viniendo acá nos hemos librado de esto. Llegamos acá con un poco de dinero y justo nos compramos este terreno.

O sea, de frente cuando vinieron de Tingo María ya se instalaron acá. ¿No vivieron en otro lugar antes?

Sí, así es. Pero para eso ya vivía mi cuñada acá. Acá a la vuelta vive, en lote treinta y uno. Y ya de esta fecha ya empezamos a vivir acá. Y ya permanente hasta la fecha vivimos acá.

Y ya referente al transporte dígame: ¿por qué razones usted se moviliza? ¿Para hacer qué cosas?

Bueno, por varios. Primero es por el trabajo. Y a veces por casos de enfermedad, de salud, al centro de salud, al hospital o puede ser a la posta. También por algún motivo de trabajo. A veces se presenta un trabajo bueno y ya pues, también hay que utilizar el transporte.

Porque... ¿usted tiene un trabajo fijo o...?

No, lo mío mi trabajo es un... destajo. Por decir, yo fabrico calzados y vendo.

Entonces usted fabrica el calzado en su casa y...

Sí, acá estoy fabricando.

¿Y no solo fabrica sino que también sale a vender su propio producto?

Sí.

¿Y tiene algún puesto fijo en un mercado o en...?

No, hay veces también voy como ambulante pero de normal trabajo sobre un pedido que ya me han hecho. Entonces voy y les llevo.

¿Entonces trabaja básicamente sobre pedido?

Sí, así es. Aunque también a veces hago otros trabajos porque no siempre hay pedidos. A veces trabajo en otras cosas. Pero mayormente me dedico al zapato. Por eso es también que me estoy capacitando. A veces recibo charlas de otros países. La vez pasada hice un curso pagando quince dólares. Son cursos para pequeñas microempresas. A veces son clases de marketing, para buscar mercado, para hacer el trato, para como tratar al cliente, para hacer la venta, para como fabricar tu producto, como rebajar los costos, como competir... De ahí yo me capacito más y más puedo progresar en el negocio del zapato. Mucho he aprendido con estos cursos. Lindo eh, excelentísimo. Y ahora también ya no me dedico al mercado nomás sino también al campo. A veces yo me puedo viajar de repente a provincias, a departamentos, y vendo así en el campo; por unidad ¿no? Ya no por pedido así grande sino por unidad. Ofrecer a la gente...

Ah ya. Usted fabrica aquí y se va a provincias con un cargamento de zapatos y va vendiendo por unidad.

Sí, así es. Me llevo aunque sea cinco o seis docenas de zapatos y ahí voy vendiendo. Y es por este negocio por lo que necesitamos el transporte.

Claro, porque me imagino que usted para poder fabricar necesita primero ir a comprar los materiales que necesita para fabricar ¿no?

Sí, claro. Primero tengo que comprar los insumos y de ahí fabricar.

¿Y después tiene que salir a vender?

Sí. Y para servicios también de repente.

¿Servicios de qué tipo?

Servicio por decir en el pasado. Por decir, el pasado es cuando ya está armado el zapato para que lo hagan el servicio de cosido.

Ah ya. ¿Esto no lo hace usted?

No, no. Porque estas costuras para que cosen son pasados. Pasado es una máquina grandaza que cuesta ocho mil dólares. Esto vale para servicios nada más. Para un fabricante como yo no se puede tener esta máquina. Porque con la cantidad que se fabrica no sale. También porque

por una docena de zapato pagas tres soles cincuenta nada más. Entonces más te vale como fabricante llevarlo a que lo hagan el pasado que no tener esta máquina.

Entonces diríamos que para el proceso de confección del zapato usted tiene que salir tres veces: a comprar los materiales, a hacer el servicio, el pasado, y a vender.

Ajá. Así es. Y de repente algunas veces a cobrar.

¿Y donde es que va a comprar el material, a hacer el servicio...?

Ah, claro, nos estamos olvidando. El mercado es Caquetá. En Caquetá se encuentra desde la aguja hasta el... Todos los materiales, todo lo del calzado encontramos allá en Caquetá.

¿Es el único lugar en Lima donde se concentra tanto producto de zapatería?

Sí, sí. Ahí está todo lo de zapatería. Ahí está, por decir, todo lo que necesita. Ahí en ese mercado es que llega también todo lo importado: los cueros... Por decir, todos los bolivianos paran ahí con su materia prima. Sí, es el mercado más grande y más surtido también. Y ahí también llega todo lo moderno, los nuevos diseños, los nuevos calzados y los modelos actuales. Ya para que uno aprenda y vaya con lo último.

Entonces allá va a comprar su materia prima y sus materiales, allá va a hacer sus servicios también, y después para vender ¿a donde va?

Para vender me voy sobre todo al Cercado de acá de Lima. Pero también me voy a otros mercados. Me voy a Gamarra, me viba a Plaza Unión en un mercado que estaba más antes que llamaban la Chanchería, ya también a veces voy a otros mercados por decir en Chosica, Villa el Salvador, Puente Piedra, posiblemente en mercado también de Rímac, en mercado de Ciudad y Campo...

¿Ah sí? Por ahí vivo yo.

Sí, por ahí tengo varios clientes que me hacen pedido. Yo empecé a lo primero con sandalias, el más sencillo que le llaman sandalia de repuesto. Este es que cuesta dos soles. Entonces con esto empecé primero y de ahí empecé a incrementar más, más, más a capacitarme y llegué al punto de estos zapatos de tacones, saqué ojotas, de ojotas ya pues romanas y diferentes modelos.

Y ahora tiene una gran variedad...

Sí, así es. Yo lo puedo imitar hasta los fábricas que están patentados: Hi-Tech, Adidas...

¿O sea que usted está capacitado para hacer cualquier tipo de zapatos?

Sí. Nosotros lo imitamos pero tiene nuestro propio sello. Sí pues, nosotros tenemos nuestro propio RUC, boleta de venta, todo legal. O sea, por decir yo soy registrado en la municipalidad. Y ahora tengo el deseo de ir a Tingo María a vender mis zapatos que he hecho.

¿No sé si pueda mostrarle?

Claro ¿cómo no?

[Me muestra su taller y su producción].

¿Con qué medios de transporte hace todos estos desplazamientos que me estaba indicando?

Todo en transporte público. Un día tomaba una ruta, otro día otra, dependiendo de donde iba. Días tenía que tomar dos carros, a veces caminar... También el tiempo. Hay veces iba cerquita hay veces tenía que madrugar porque lugar donde iba estaba lejos y tardaba más.

¿Entonces usted utiliza bastante el transporte público?

Sí, sí, bastante. Por el trabajo, por el servicio, cualquier emergencia.

¿Y qué opinión tiene del transporte público?

Bueno, es servicial. Es bueno para lo que yo necesito. Aunque a veces también los choferes, el cobrador... Me imagino que esto es así porque de repente ellos no se han capacitado, porque no han estudiado.

Entonces ¿para usted el transporte es una necesidad? ¿Para el desarrollo de su actividad diaria le es necesario el transporte?

Bueno, sí, claro. Sin transporte yo no podría ir a comprar mis materiales; no podría salir a vender. Transporte es necesario. Claro, si tuviera mi propio carro ya no sería necesario. Pero mi dependencia es del transporte público. Sin el transporte público yo no sé qué haría. Es por él que puedo trabajar. ¿Sino como?

¿Usted debe conocer bastante Lima, no?

Sí, por lo que voy a vender a varios lugares.

Entonces, ¿la sensación que usted tiene es que en carro se puede llegar a todas partes o que a algunos lugares no se puede llegar en transporte público?

Claro, sí. Sí se puede llegar a todo lugar. Sí, como aquí en Juan Pablo mismo ¿no? que el transporte llega hasta quinta zona, hasta el fondo. Picapedras llegan hasta lo último.

¿Y en otros lugares? ¿En otros distritos?

Sí, también. Hay motocarro, mototaxi. Pero ya es un poco costoso ya. Claro, llega el carro hasta allá pero para trabajar y así después hay que tomar dos carros, hay veces tres carros. Y esto ya es muy costoso. Según quien no puede. El sueldo no alcanza. Mira, porque el sueldo mínimo ahorita son trescientos cincuenta soles. Imagínate ahora para trabajar el costo del pasaje está un sol veinte; si tienes que tomar dos carros ya son dos soles cuarenta. Y de regreso otros dos soles cuarenta. En total cuatro soles ochenta. Por cinco o seis días a la semana ya son casi treinta soles. Y por cuatro semanas se va para ciento veinte soles. Y cualquier emergencia que hay, cualquier cosa, ya son ciento cincuenta soles. Más agua, luz... no alcanza. Los niños, la mensualidad, los libros. Hay veces que también sale una actividad de mis hijos del colegio... entonces a la situación que uno vivimos acá en Perú... Me parece que diez soles hoy en día ya casi no tiene valor.

¿Y en su caso la plata, el dinero, es un limitante para su movilidad? ¿Usted deja de hacer cosas, deja de hacer algunos desplazamientos porque no tiene plata suficiente para pagar el pasaje?

Sí. A veces me ha pasado que no he podido cumplir con el pedido porque ya tengo la parte de arriba completa y la suela terminados pero no tengo plata para poder ir a que le hagan el servicio.

¿Entonces hay veces que se le retrasa la producción?

Sí, y los clientes se molestan y a veces cuando les llevo ya no me quieren recibir el pedido porque ellos también tenían sus compromisos y no han podido cumplir.

¿Y ha perdido clientes por culpa de esto?

Sí, algunos clientes ya nunca más me han pedido.

¿O sea que por no tener plata para el pasaje a veces ha perdido una buena oportunidad de trabajo para confeccionar y luego vender?

Sí pues. Claro que después lo que he fabricado lo vendo a otro ¿no? No pierdo la producción. Pero claro, ya es más trabajo para vender lo que ya estaba vendido. Y a veces no se vende porque son modelos o tallas especiales.

¿Y de la plata que usted ingresa a la semana, al mes, qué parte se gasta en pasajes?

Mmm...

¿Una cuarta parte? ¿La mitad? ¿La tercera parte?

Casi casi la cuarta parte.

¿Contando lo que gastan usted, sus hijos y su esposa?

Sí, sí, sumando todos la cuarta parte.

¿Debe ser una cantidad regular para ustedes?

Sí.

¿Y usted tiene la sensación que su movilidad está restringida, que no puede movilizarse siempre que quiere?

Uy sí, porque a veces no hay un sustento, un capital, regular. Yo por mi parte qué no haría. Yo saldría más días a vender a mercados pero la plata no me alcanza para tantas salidas. Después todo lo que gano se iría en pasajes.

¿Y alguna vez se ha encontrado que tenía que desplazarse por alguna razón y no tenía plata para hacerlo?

Sí, a veces se me termina el material y no puedo seguir produciendo si no voy a comprar más. Pero tengo poca plata y si la gasto en el pasaje ya no tengo para el material. Y si lo guardo para el material no tengo para el pasaje. Así es.

¿Y se ha encontrado alguna vez que haya salido solo con el pasaje de ida pensando que con lo que iba a vender o a cobrar ya tendría para el regreso y no vendió nada o no le pagaron?

Bueno, sí, alguna vez me ha ocurrido pero lo he solucionado. A veces he tenido que pedir prestado a conocidos. Y una vez tuve que rematar un par de zapatos para sacar una platita con que regresarme a mi casa.

¿Los vendió más baratos del precio al que los vendía normalmente?

Sí, en aquella ocasión al precio que los vendí ni siquiera cubría los gastos. Pero ¿qué otra cosa podía hacer?

¿Y sabe de otras personas que se hayan encontrado en esta situación?

Este... mira, de más antes la movilidad era bien escasa acá. A las cinco de la mañana nos íbamos nosotros de acá para abajo. Pero en ese micro sí íbamos todo bien así [*hace un gesto indicando que iban muy apretados*], todos, hombre y mujer así, todos abrazados porque ahí ya no había como. Perdías el respeto a la mujer por querer ir a trabajar. Entonces el micro estaba bien lleno, bien apretado. Entonces pasó el cobrador, que yo no sé como hacía para pasar pero pasaba. Una habilidad tenían los cobradores para pasar por donde era imposible. Hasta por encima de los asientos pasaba. La cosa es que a un pasajero le cobró, normal, y el cobrador le dio su vuelto y él, por lo que estábamos tan apretados, lo puso sin darse cuenta en

el bolsillo de la casaca del señor que estaba a su costado. Menos mal bajaron en el mismo paradero y se dieron cuenta y el señor buena persona le dio lo que le había puesto en su bolsillo. Sino se queda sin pasaje de regreso. Y así fue.

Muy bien. Eso es todo. ¿Creo que lo está reclamando su cuñada, no? Muchas gracias por atenderme.

ENTREVISTA XXVII

Nombre ficticio: Tania

Grupo de análisis: Muy pobre, Mujer, 26-45, Menor

¿Cuántos años tiene?

Treinta.

¿Y usted vive aquí en la casa con su esposo, sus hijos...?

Sí.

¿Cuántos hijos tiene?

Cuatro.

¿De qué edad?

Uno de once, otra de nueve, una de seis y él que tiene un año.

¿Usted normalmente que es lo que hace?

Yo estoy siempre acá en la casa. Cocino, limpio... Los quehaceres de la casa. Y me encargo de mis cuatro hijos. Raro es que salga de Juan Pablo.

¿No tiene un trabajo fuera de la casa?

No, no. Ya es bastante el trabajo que tengo en casa. Hay que estar atendiendo, lavando...

¿Su esposo sí que trabaja?

Él sí trabaja.

¿Y de las cosas que hace habitualmente suele hacer alguna fuera de Juan Pablo?

Los días domingo que me voy acá al mercado Huáscar a comprar para la semana.

¿Solo los días domingo? ¿Entre semana no?

Entre semana no. Muy poco.

¿Compran para la semana entonces?

Sí. Y lo que me falta ya lo compro acá en el mercadito de acá abajo.

¿Y otras cosas para las cuales salga de Juan Pablo?

Mmm...

De repente a visitar a algún familiar...

Sí, de vez en cuando. Cuando tengo un poco de tiempo. A veces apuro el trabajo y cuando me queda un poco libre ya salgo un ratito. Y también por los niños, para llevarlos al doctor o así.

¿Y al doctor adonde va?

Acá al Diez.

¿Y para visitar a su familia o así?

Mi familia vive por allá por Zárate.

¿Y cuando sale, por ejemplo para ir al mercado, aprovecha para hacer alguna otra cosa también?

No, solo voy al mercado y me regreso de frente.

¿Y para ir hasta el mercado Diez como va?

Aquí pues tomando estos carros que le llaman Picapiedras. Voy, hago las compras y me regreso.

Porque... ¿ustedes hace tiempo que están viviendo aquí?

Sí.

¿Cómo cuanto tiempo?

Ocho o diez años será.

¿Y normalmente cuando sale de Juan pablo a parte de los Picapiedras con qué se moviliza?

En la línea 45 o en la 17.

¿Y qué opinión tiene de los carros? ¿De las movilidades en general?

Sí, sí me va bien. Yo casi siempre tomo un solo carro.

[Inaudible]

¿Y la sensación es de que en carro más o menos se puede llegar a todas partes?

Sí, más o menos. O sea, sí, aunque tomando varios carros. Sí se llega. Como acá en Juan Pablo que llegan los carros hasta arriba, hasta lo último.

¿Y esto, por lo que usted conoce, es más o menos en todas partes de Lima?

Sí, yo creo que sí. Siempre hay un carro que llega. Por último tienes que tomar mototaxi o caminar un poquito pero sí te llevan.

¿En alguna ocasión no ha podido hacer alguna cosa que tenía prevista por no haber carro?

No. Transporte no es impedimento. Uno quiere hacer algo y lo hace. Seguro algún carro le llevará. Las personas si acaso no pueden hacer es por la plata, no por el transporte.

Y en cuanto al horario ¿normalmente hay servicio de transporte público a todas horas?

Claro, todo el día.

¿Y en la noche?

En la noche también. Bueno, hasta cierta hora creo. Hasta la una, las dos.

¿Y cuando va a tomar el carro se demora mucho en pasar?

Sí, sale cada cinco minutos. A veces más.

¿Los grandes?

Los grandes. Y igualito los chicos también.

¿Los Picapiedras?

Los Picapiedras llegan y dan vuelta arriba. Con las mismas van y regresan.

¿Le ha ocurrido alguna vez que por alguna razón tuviera necesidad de desplazarse y no ha podido porque no tenía plata?

Sí, a veces sucede. Llega un momento que... si tienes sales y si no tienes no sales.

¿Y simplemente no sale o procura...?

No, procuramos tratar de salir. Si es por trabajo se trata de ver como conseguir el pasaje para poder salir.

¿Y alguna vez lo que haría en carro lo ha hecho caminando?

Sí, hay muchas veces que caminamos. Hay veces solo hasta cierta parte y de ahí tomamos carro. Hasta que nos cobran cincuenta o...

Porque... ¿del dinero que ustedes ingresan en el hogar qué parte se la llevan los pasajes, el transporte?

La verdad no sé. En sí no lo separamos lo que es pasaje de lo demás. Todo es lo mismo para nosotros.

¿Pero más o menos?

Bueno, será una cuarta parte. Quizá un poquito menos. Depende. Por ejemplo cuando los niños van al colegio gastamos más. Solo ellos en una semana ya gastan diez soles. Y a veces mi esposo cuando sale a trabajar también gasta.

¿Entonces es una cantidad regular para ustedes?

Sí, es bastante.

¿En qué cosa es en la que gastan más?

En la comida.

¿Y de ahí ya vendría el transporte u otras cosas como agua, luz...?

Sí, el transporte, Y también en los útiles escolares: libros, cuadernos...

Claro, con cuatro hijos el gasto debe ser bastante grande.

Sí pues.

¿Alguna vez les ha ocurrido que tengan una necesidad de ir a algún lugar y no tengan plata para pasaje?

Bueno, normalmente tratamos de guardar un poco por si se presenta alguna emergencia o así. Si hay un niño que se enferma...

¿Y alguna vez se ha quedado botada sin pasaje para poder regresar a su casa?

Normalmente trato de llevar siempre pasaje para la ida y para la regresada. Pero sí, alguna vez me ha pasado.

¿Y qué ha hecho en estos casos?

Bueno, siempre he tratado de buscar la forma de regresar. Prestándome de alguien, pidiendo por favor que me regalen diez céntimos... Una vez me subí al carro que estaba sin pasaje. Iba

con mis dos hijitos chiquitos. Y cuando llegó el cobrador le dije que no tenía plata, que por favor no me botara porque él quería botarme. Por suerte mía varias personas que iban en el carro encararon al cobrador diciéndole que como es posible que quiera botar a una mujer con dos niños pequeños, que esto no se hace, que si no tiene corazón. Y al final no le quedó otra que dejarme viajar sin pasaje. A veces tienes que hacer así. Si pasajeros te apoyan, ya, viajas nomás. Pero si no te apoyan no queda más remedio que bajarse. También a veces choferes o cobradores son comprensivos y ya no te botan.

¿Qué es lo que opina usted del transporte?

Bueno, que los cobradores son un poco gritones.

¿Y a parte de esto?

[Inaudible]

¿Usted o su esposo alguna vez se han quedado a dormir en el trabajo para ahorrar el pasaje?

No, no no no. Nunca nos ha pasado.

Muy bien, pues nada más. No la molesto más que me parece que tiene muchas cosas que hacer. Muchas gracias.

ANEXO XIII

Entrevistas en profundidad: palabras clave

1. CONTEXTO GENERAL

- Situación familiar
- Situación laboral
- Situación del hogar

2. MOVILIDAD COTIDIANA Y USO DEL TRANSPORTE COLECTIVO

- Actividades cotidianas
- Espacio de vida cotidiana
- Medios de transporte usados
- Comportamiento modal
- Frecuencia de los desplazamientos
- Dinámica de los desplazamientos
- Cadena modal
- Tiempos de viaje
- Necesidad de salir del espacio local
- Movilidad como articuladora de la vida cotidiana

3. PERCEPCIONES GENERALES DEL TRANSPORTE COLECTIVO

- El transporte colectivo como problema
- Los problemas del transporte colectivo
- Las virtudes del transporte colectivo
- Balance del transporte colectivo

4. EFICIENCIA SOCIAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO

- Cobertura territorial: valoración
- Cobertura horaria: valoración
- Frecuencia de paso: valoración
- Tiempo de viaje: valoración

5. TRANSPORTE COLECTIVO COMO ELEMENTO DE INCLUSIÓN SOCIAL

- Percepción del transporte colectivo como elemento de inclusión
- Transporte colectivo para acceder a las oportunidades

6. RENTA FAMILIAR COMO CONDICIONANTE DE LA MOVILIDAD

- Gastos de transporte en el hogar

- Bajos ingresos como motivo de las dificultades de movilidad
- Coste del transporte como condicionante del desplazamiento

7. MOVILIDAD RESTRINGIDA

- Restricciones para trabajar y buscar empleo
- Dificultades para estudiar
- Restricciones para realizar actividades relacionadas con la salud
- Sacrificio de salidas familiares y visitas a parientes y amigos
- Sacrificio de actividades culturales y recreativas
- Otras restricciones

8. PROBLEMAS DERIVADOS DE LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE

- Pérdida de oportunidades de trabajo
- Dificultades para buscar empleo
- Limitaciones a la formación
- Restricciones a la salud
- Redes de solidaridad
- Salidas familiares
- Actividades culturales y recreativas
- Otros problemas

9. ESTRATEGIAS PARA SUPERAR LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE

- Desplazamientos a pie en lugar de tomar el transporte colectivo
- Prestarse plata
- No pagar el pasaje o pagar menos
- Quedarse a dormir en el trabajo
- Desplazarse menos
- Otras estrategias

10. COSTE DEL TRANSPORTE COMO ELEMENTO DECISIONAL

- Pequeñas decisiones de la vida cotidiana
- Decisiones de residencia

ANEXO XIV

Niveles de pobreza

Anexo XIV. Lima Metropolitana: niveles de pobreza

Niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Consumo

INEI, 2000 1999	Valores (%)	Instituto Cuanto, 2000 2000	Valores (%)	INEI-IRD., 2002 2001	Valores (%)
Pobreza extrema	1,6	Pobreza extrema	4,7	Pobreza extrema	2,3
Pobreza no extrema	20,3	Pobreza no extrema	40,4	Pobreza no extrema	29,6
Total Pobreza	21,9	Total Pobreza	45,2	Total Pobreza	31,9
No pobres	78,1	No pobres	54,8	No pobres	68,1

Niveles de pobreza según el método de la Línea de Pobreza por Ingreso

INEI, 2000 1999	Valores (%)
Pobreza extrema	5,3
Pobreza no extrema	19,1
Total Pobreza	24,4
No pobres	75,6

Niveles de pobreza según el método de las NBI

INEI-IRD, 2002 2001	Valores (%)
Pobreza extrema (con 2 o más NBI)	6,7
Pobreza no extrema (con 1 NBI)	17,2
Total Pobreza	23,9
No pobres (con todas las NBS)	76,1

Niveles de pobreza según el Método Integrado

INEI, 2000 1999	Valores (%)
Pobres crónicos	8,8
Pobres inerciales	10,7
Pobres recientes	13,1
Total pobreza	32,6
Socialmente integrados	67,4

Niveles de pobreza según el Método de los Niveles Socioeconómicos

CONAM, ¿?	Valores (%)
A - Alto	3,2
B - Medio	14,7
C - Medio-popular	27,0
D - Pobre	34,3
E - Muy pobre	20,8
Total pobreza	55,1

Alvarado & Chon, 2002	Valores (%)
2002 ¿?	
A	2,6
B	14,7
C	28,0
D	31,5
E	23,2
Total pobreza	54,7

INEI-IRD, 2002 (I)	Valores (%)
2001	
1 - Alto	5,8
2 - Medio alto	9,9
3 - Medio	20,7
4 - Bajo	31,1
5 - Muy bajo	32,6
Total pobreza	63,7

INEI-IRD, 2002 (II)	Valores (%)
¿?	
1. Alto	3,3
2. Medio	13,4
3. Bajo	34,0
4. Muy bajo	37,2
5. Pobre extrem	12,1
Total pobreza	49,3 - 83,3

INEI-IRD, 2002 (III)	Valores (%)
¿?	
1. Alto	3,7
2. Medio	15,2
3. Bajo	33,7
4. Muy bajo	36,4
5. Pobre extremo	11,3
	47,7 -
Total pobreza	81,4

INEI-IRD, 2002 (IV)	Valores (%)
1999	
1. Alto	5,2
2. Medio alto	11,4
3. Medio	15,3
4. Medio bajo	25,6
5. Bajo	42,6
	42,6 -
Total pobreza	68,2

INEI, 1998	Valores (%)
¿?	
1. Alto	4,3
2. Medio alto	16,1
3. Medio	24,3
4. Medio bajo	21,1
5. Bajo	34,2
Total pobreza	34,2 - 55,3

ANEXO XV

Anexo fotográfico











BOTICA

**ESTRELLA
ESTRELLA**

AL SERVICIO Y CERAMEN DE LA SALUD DE LOS PERUVINOS

INYECCIONES

DESINFECCION

DIAGNOSTICO





SUPER
MILK

OBUSE

POSTER

BUS

















L
A
S
O
R
T
I
G
A
S





















































DE VAN KLASTE
DE REVOLUTIE VAN
1.2.1 1980 PRINCE
FACON 1980

A photograph of a building with a mural in a mountainous area. The mural is painted on a light-colored wall and consists of three lines of text. The first line reads 'AREA-RESERVADA' in black and red letters. The second line reads 'FUTURA-BIBLIOTECA-COMUNAL' in black letters. The third line reads 'CONSTRUCCION-JUAN-PABLO' in black letters. The building is situated on a dirt road, and there are other buildings and trees visible in the background. The mountains in the distance are hazy and blue.

AREA-RESERVADA
FUTURA-BIBLIOTECA-COMUNAL
CONSTRUCCION-JUAN-PABLO











PROYECTO
 MT. 2000 KM2 NOB DE EXTENSION EN S. J. DE L.
 BENEFICIARIOS: 80 FAMILIAS 400 HA DE PROYECTO INDIVIDUAL, 40000
 SECTORES: CUBO ANT. PUNO + NTRA. SRA. + SAJUNTA + J. C. C.

FONDO FABRICA INICIATIVA LEONARDO CENCA ABRIL 2004	CENCA 02/2004 S. 200409/04/00000 CENCA Agosto 2004
---	---















RENOVACIÓN
Y
CONSERVACIÓN
DE LA CIUDAD





























