



HAL
open science

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

César Ponce

► **To cite this version:**

César Ponce. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Pachacútec” (Lima). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981634

HAL Id: hal-03981634

<https://hal.science/hal-03981634>

Submitted on 16 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



PROGRAMA Modural

*Prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina
Estudio comparativo de Bogotá y Lima*

2020-2023

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

Autor: César PONCE

Supervisión: Jérémy ROBERT, Omar PEREYRA & Pablo VEGA CENTENO

Octubre 2021



Créditos

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

Como citar:

PONCE C., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Pachacútec” (Lima), Informe del programa Modural ANR-19-CE22- 0016, 62 p., <https://hal.science/hal-03981634>

Presentación general de las monografías

El programa Modural analiza las prácticas de movilidad cotidiana y el uso de los modos de desplazamiento considerados como sostenibles en los sectores periféricos de Lima y Bogotá que presentan condiciones socio-económicas y de movilidad particularmente difíciles. En este marco, se seleccionaron cuatro zonas de estudio por ciudad². El presente documento es una monografía elaborado con el objetivo de construir un conocimiento previo que sirva de base para la realización de encuestas mixtas (por cuestionario y con métodos cualitativos) en el primer semestre del 2022. Las monografías incluyen información sobre las características de cada zona en términos de organización socio-espacial, provisión de transporte y condiciones de movilidad. También se indagó sobre los impactos de la crisis del Covid y del paro nacional de abril y mayo 2021 en Bogotá. Estas monografías han sido realizadas por asistentes de investigación contratados en el marco del proyecto, durante 2 meses, de julio a agosto 2021, en Lima y Bogotá, con supervisión de los investigadores del equipo. El trabajo siguió la misma metodología, incluyendo análisis de fuentes secundarias y 20 entrevistas dirigidas a distintos perfiles de residentes y actores clave, con guías diseñadas por el equipo Modural. Los informes siguen la misma trama.

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



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

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

Contenido

1. DESCRIPCIÓN DEL MATERIAL	5
1.1. OBJETIVOS.....	5
1.2. METODOLOGÍA	5
1.3. REVISIÓN DOCUMENTAL.....	10
1.4. REVISIÓN DE REDES SOCIALES	10
2. ZONA DE ENCUESTA.....	12
2.1. DESCRIPCIÓN HISTÓRICA, CARACTERÍSTICAS URBANAS Y DIFERENCIAS INTERNAS	12
2.2. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS.....	14
2.3. PROS Y CONTRAS DE LA ZONA.....	16
3. LUGARES CLAVES PARA LA MOVILIDAD	20
3.1. AVENIDAS PRINCIPALES	20
3.2. PARADEROS CLAVE.....	21
3.3. LUGARES DE INTERMODALIDAD	23
4. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD.....	25
4.1. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (COMBIS, MICROBUSES Y TAXIS COLECTIVOS).....	25
4.2. ELEMENTOS CUALITATIVOS: HORARIOS, PERCEPCIÓN SOBRE CALIDAD DE OFERTA Y CALIFICACIÓN DE LAS EXPERIENCIAS DE VIAJE 30	
4.3. MOTOTAXIS.....	32
4.4. FISCALIZACIÓN	34
4.5. MODOS INDIVIDUALES: MOVILIDAD PEATONAL.....	36
4.6. MODOS INDIVIDUALES: BICICLETA.....	36
4.7. MODOS INDIVIDUALES: MOTO LINEAL Y AUTOS PRIVADOS.....	37
4.8. EVOLUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LA OFERTA DEL TRANSPORTE (DESDE 2010 APROXIMADAMENTE).....	37
5. RUTINAS DE MOVILIDAD.....	39
5.1. PERFIL DE LOS VIAJES.....	39
5.2. DESCRIPCIÓN DE VIAJE PRINCIPAL Y DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS SEGÚN ENTREVISTADOS	41
6. LOS IMPACTOS DEL COVID SOBRE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD COTIDIANA.....	55
6.1. RUTINAS DE TRANSPORTE	55
6.2. OFERTA DE TRANSPORTE	56
6.3. TARIFA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE	56
6.4. ACTIVIDAD EN LA ZONA	57
7. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD	58
7.1. VIALIDAD Y TRANSITABILIDAD.....	58
1.1. TRANSPORTE PÚBLICO	59
7.2. FORMAS DE RESPONDER A PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD.....	62
8. BIBLIOGRAFÍA.....	62

Cuadro 1: Perfiles de entrevistados	6
Cuadro 2: Características de entrevistados.....	7
Cuadro 3: Grupos y Páginas en Facebook sobre Pachacútec	11
Cuadro 4: Indicadores entre ZE.....	15
Cuadro 5: Aspectos positivos de la zona de Pachacútec.....	16
Cuadro 6: Aspectos negativos de la zona de Pachacútec	18
Cuadro 7: Modos de movilidad.....	25
Cuadro 8: Oferta de transporte por subsectores	27
Cuadro 9: Características de entrevistados con rutas largas.....	54
Cuadro 10: Características de aquellos que viajan rutas medias/ cortas.....	54

Mapa 1: Ubicación de residencia entrevistados en relación a zona de estudio	7
Mapa 2: Avenidas Principales de Pachacútec.....	21

Mapa 3: Paraderos clave en Pachacútec.....	23
Mapa 4: Lugares referenciales de Pachacútec.....	25
Mapa 5: Rutas de transporte colectivo en Pachacútec.....	27
Mapa 6: Rutas de ACL1.....	42
Mapa 7: Rutas TRA1.....	43
Mapa 8: Rutas TRA3.....	44
Mapa 9: Rutas ACL3.....	45
Mapa 10: Rutas ACL4.....	46
Mapa 11: Ruta EST3.....	47
Mapa 12: Rutas EST4.....	48
Mapa 13: Rutas RES1.....	49
Mapa 14: Rutas RES2.....	50
Mapa 15: Rutas: RES3.....	51
Mapa 16: Rutas RES4.....	52
Mapa 17: Rutas RES7.....	53
Mapa 18: Conjunto de rutas de entrevistados.....	53
Ilustración 1: Residente dibujando las avenidas principales de Pachacútec.....	9
Ilustración 2: Memes de página "Pachacútec Memes".....	11
Ilustración 3: Plano de Estratificación Ventanilla.....	15
Ilustración 4: Niebla en Pachacútec.....	17
Ilustración 5: Parque en Pachacútec.....	19
Ilustración 6: Paradero Villa Pachacútec.....	22
Ilustración 7: Paradero de mototaxis en el óvalo Labarthe.....	24
Ilustración 8: Bus "El Tigrillo".....	29
Ilustración 9: Paradero Lubricantes.....	33
Ilustración 10: Avenida 225.....	38
Ilustración 11: Avenida Néstor Gambetta.....	59
Ilustración 12: Vehículos en la avenida 225.....	61

1. Descripción del material

El presente trabajo se enmarca en el [Proyecto Modural](#): Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú) que tiene como objetivo estudiar las prácticas de movilidad cotidiana en sectores marginados Lima y Bogotá. Según este criterio, una de las zonas de estudio escogidas es Ciudad Pachacútec, perteneciente a Ventanilla uno de los siete distritos de la Provincia Constitucional del Callao. La presente monografía es una primera aproximación al campo en Pachacútec desde una aproximación cualitativa y previa a la aplicación de una encuesta por zonas de estudio el 2022.

1.1. Objetivos

- 1) Caracterizar las zonas de estudio (características sociodemográficas, identificar lugares clave, entender cómo funciona la zona y las condiciones de movilidad).
- 2) Aportar elementos para el cuestionario Modural a realizar en 2020.
- 3) Aportar elementos para las guías de entrevistas a profundidad a realizar justo después de la encuesta por cuestionario Modural.

1.2. Metodología

Para la realización de la monografía, se realizó un trabajo de campo semipresencial entre los meses de junio y septiembre del 2021. Dado el contexto de la emergencia sanitaria por la COVID-19, es que el trabajo fue de carácter semipresencial. Fueron 3 las etapas del campo: una primera en la que se realizaron entrevistas virtuales en base a contactos previos de diversa índole. Una vez saturados los contactos, se prosiguió a una etapa de exploración en el campo, para tener una noción situada de las características de la zona de estudio. Esta etapa se acompañó de entrevistas a residentes y actores clave con un contacto previo. La tercera etapa estuvo compuesta por la búsqueda de contactos directamente en el campo, tomando en cuenta los perfiles faltantes y manteniendo los protocolos sanitarios. Es importante añadir que la revisión de fuentes secundarias fue transversal a las tres etapas en mención.

Se realizaron un total de 21 entrevistas y 2 grupos focales (ver el detalle en el cuadro 1). Si bien el criterio inicial fue el de buscar entrevistas individuales, las circunstancias del trabajo de campo permitieron realizar 2 grupos focales a un grupo de estudiantes (una universitaria, una técnica y una escolar) y a unos operadores de transporte (mototaxistas y dueños de flota). Las entrevistas realizadas cumplen con una diversidad de perfiles entre actores clave y residentes. Se realizaron 3 entrevistas adicionales a 1 operador de transporte y 2 profesionales que no cumplen con los perfiles que se tomaron en cuenta, pero que igual han sido tomadas en cuenta en la sistematización del trabajo de campo y la redacción de la monografía. La proporción de 13 hombres y 7 mujeres entre las 20 principales entrevistas guarda relación con que los conductores de microbuses y combis son, en su mayoría, hombres.

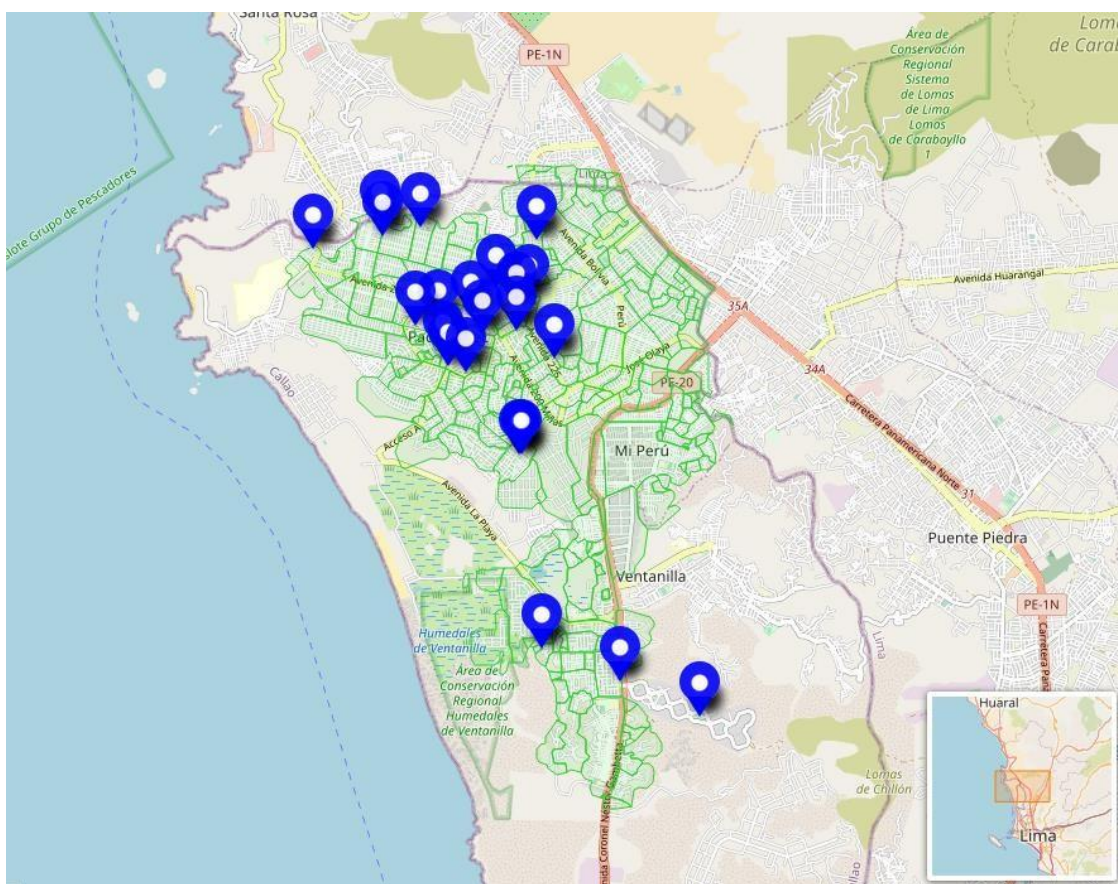
Cuadro 1: Perfiles de entrevistados

Tipo actores	Perfiles	Códigos	Edad	Sexo	Fecha de entrevista
Actor clave	Gerencia Desarrollo Urbano	GPU1	60	M	8/07/2021
	Subgerencia de Transporte	GPU2	31	M	20/07/2021
	Sacerdote	ACL1	60	M	3/07/2021
	Operador de transporte	TRA1	48	M	8/07/2021
	Operador de transporte	TRA2	54	M	11/07/2021
	Operador de transporte	TRA3	53	M	18/07/2021
	Operador de transporte	TRA4	59	M	22/07/2021
	Operador de transporte	TRA5	44	M	22/07/2021
	Operador de transporte	TRA6	42	M	22/07/2021
	Persona referente que conoce la zona	ACL2	61	M	1/07/2021
	Dirigente comunitario	ACL3	65	M	3/07/2021
	Dirigente comunitario	ACL4	49	M	26/06/2021
	Residente	Estudiante	EST1	21	M
Estudiante		EST2	22	F	11/07/2021
Estudiante		EST3	21	F	11/07/2021
Estudiante		EST4	16	F	11/07/2021
Estudiante		EST5	X	F	11/07/2021
Activa establecido antiguamente en la zona		RES1	43	F	26/06/2021
Trabajador en casa		RES2	32	F	16/07/2021
Empleada doméstica		RES3	39	F	16/07/2021
(Autoempleada, comerciante)		RES4	42	F	27/06/2021
Desempleado		RES5	38	F	16/07/2021
Activo recién establecido en la zona		RES6	41	M	31/07/2021
Activo recién establecido en la zona	RES7	42	M	31/07/2021	

Elaboración propia

Buscando la mayor diversidad posible de experiencias de movilidad cotidiana en Pachacútec (ver mapa 1), se buscó que las entrevistas realizadas sean en los diferentes AA.HH. de la zona de estudio. Se pudo abarcar entrevistas en la zona norte (AA.HH. Hiroshima), la zona sur (Balnearios, Pesquero), la zona central (Proyecto Piloto, Brisas de Pachacútec) y en los primeros sectores de Pachacútec (A1, A2). De todas maneras, debido a las restricciones por la crisis sanitaria de la COVID-19, hay algunos AA.HH. hacia la zona más cercana a la Panamericana Norte hacia las cuales resultó muy complicado acceder: no se tenían contactos previos y la dificultad en la accesibilidad del transporte público llevaba a no poder realizar exploraciones de observación como en otras zonas de estudio. Por temas de seguridad, se priorizó realizar caminatas exploratorias junto con entrevistados conocidos (por sus zonas de residencia y zonas aledañas) y caminatas individuales siempre y cuando se tuviera la referencia de una avenida principal conocida. No fue el caso en la zona por la Panamericana Norte en Ventanilla.

Mapa 1: Ubicación de residencia entrevistados en relación a zona de estudio



Fuente: Elaboración propia

Entrando a abordar el perfil de los entrevistados (cuadro 2), se puede identificar un total de 24 sujetos conformados por 2 funcionarios públicos, 6 transportistas públicos (rutas de mototaxi, taxis colectivos, microbuses y combis), 4 actores clave (dirigentes vecinales, personas antiguamente establecidas y un sacerdote), 5 estudiantes (de diferente tipo: secundaria, superior técnico y superior universitario) y otras 7 personas residentes con características específicas. Se tiene la información de la subzona en la cual se encuentra la residencia de todas las personas entrevistadas con las dos únicas excepciones de los dos funcionarios públicos, que mencionaron no residir ni en Ventanilla o Pachacútec, ni cerca de la zona.

Cuadro 2: Características de entrevistados

Código	Perfil/ Ocupación	Subzona
GPU1	Funcionario público Municipalidad Distrital de Ventanilla	No menciona
GPU2	Funcionario público Municipalidad Distrital de Ventanilla	No menciona
ACL1	Sacerdote	A.H. Hiroshima
TRA1	Operador de transporte taxi colectivo (ruta Ventanilla-Puente Piedra)	Ciudad del Deporte Ventanilla

TRA2	Conductor de transporte público, ruta “La Roma” (Pachacútec-SJL)	Proyecto Especial Ciudadela Pachacútec
TRA3	Conductor de transporte público, ruta “La Moradita” (Santa Rosa-VMT)	C.P. Nuevo Pachacútec A2
TRA4	Dueño de flota de mototaxis y dirigente federado de transporte	A.H. Hiroshima
TRA5	Dueño de flota de mototaxis y dirigente federado de transporte	A.H. Keiko Fujimori
TRA6	Dueño de flota de mototaxis y dirigente federado de transporte	A.H. Paz y Unión
ACL2	Dirigente vecinal	A.H. Alfonso Ugarte
ACL3	Dirigente vecinal, vecino establecido antiguamente en la zona	Urbanización Almirante Grau
ACL4	Dirigente comunitario (secretario de obra del sector A1)	C.P. Nuevo Pachacútec A1
EST1	Estudiante universitario	A.H. Los Pinos
EST2	Estudiante del Ejército y trabajadora municipal como parte del serenazgo de Ventanilla	A.H. Pesquero I
EST3	Estudiante universitaria de educación	A.H. Libertad
EST4	Estudiante técnica de contabilidad	A.H. Cosmovisión
EST5	Estudiante escolar en secundaria	C.P. Nuevo Pachacútec D3
RES1	Residente antiguamente establecida en el sector	Asociación de Vivienda Kawachi Sector 4
RES2	Trabajadora en casa: psicóloga en colegios de Pachacútec	A.H. Inca Pachacútec
RES3	Trabajadora del hogar	C.P. Nuevo Pachacútec E4
RES4	Comerciante y presidenta de la junta vecinal del sector A1)	C.P. Nuevo Pachacútec A1
RES5	Residente desempleada debido (operación que le impide caminar con facilidad hace 6 meses)	A.H. Inca Pachacútec
RES6	Residente recién establecido (migrante venezolano)	A.H. Las Brisas II
RES7	Residente recién establecido (migrante venezolano) y conductor mototaxista	A.H. Las Brisas II

Fuente: Elaboración propia

Pese a la caracterización presentada sobre sus ocupaciones y sus subzonas, es importante recalcar la diversidad de roles que pueden tener. Es el caso de *EST2* que, aparte de estudiante, trabaja en la Gerencia de Seguridad de la Municipalidad de Ventanilla y tiene familiares vinculados al transporte público. Otro caso similar es el de *RES7*: activo recién establecido en la zona como migrante venezolano, pero también conductor de mototaxi y de transporte de carga interprovincial. En el

caso de los dirigentes comunitarios, son un total de 4: ACL2, ACL3, ACL4 y RES4, pero se priorizó ubicar a la señora RES4 en el grupo de residentes, dado el mayor énfasis en sus respuestas hacia su actividad laboral como comerciante minorista. Esta diversidad de perfiles dentro de una misma entrevista resulta de utilidad para tener una mirada más amplia al momento de caracterizar la zona de estudio que no solamente abarca Pachacútec.

Como se puede observar en el mapa anterior (mapa 1)¹, se pueden llegar a considerar 4 subsectores dentro de la zona de estudio. Los dos primeros están dentro de la zona de Pachacútec: el que está más hacia la zona sur entre las avenidas La Playa y la 200 Millas; y el que está hacia la zona norte, especialmente por donde está la avenida 225 hasta la Panamericana Norte. La mayoría de entrevistas se ha concentrado en estos subsectores. El siguiente abarca el distrito de Mi Perú por su zona más cercana a la avenida Néstor Gambetta, hacia el oeste. En este sector no se pudieron concentrar entrevistas debido a la falta de contactos previos y las dificultades realizando gestiones en este nuevo distrito, con dinámicas particulares a Ventanilla y Pachacútec. El último subsector está en Ventanilla y abarca una zona cercana a los humedales de Ventanilla. En este caso sí se pudo realizar una entrevista, aunque se mantuvo el mismo problema de acceso de contactos previos como en Mi Perú. De todos modos, las perspectivas sobre la movilidad de otros entrevistados permiten cierto nivel de detalle en el análisis.

Ilustración 1: Residente dibujando las avenidas principales de Pachacútec



Fuente: Archivo personal

¹ El conjunto de capas realizadas en el marco de la presente monografía se puede encontrar en la [plataforma de Umap](#)

Aparte de las entrevistas mencionadas, se realizaron observaciones de campo organizadas en 5 relatos de campo. Estas observaciones fueron hechas en el contexto de ir a la zona de estudio para realizar entrevistas. Se realizaron circulaciones intermodales en el sector (caminando, en mototaxi, microbús, combi y couster) tanto individuales como junto a un acompañante o un vecino de Pachacútec. Además, se realizó un recorrido acompañado por una de las principales avenidas del sector junto a un vecino del sector “A1” de Pachacútec. Este recorrido fue útil para identificar las condiciones de accesibilidad, lugares referenciales, paraderos clave y fotografiar la oferta de transporte público colectivo en el sector. Cabe comentar que los 5 relatos de campo fueron hechos en el mes julio en la etapa del campo exploratorio y de las entrevistas previamente acordadas. En el mes de agosto se realizaron observaciones de campo mucho más puntuales, no acompañadas de un relato de campo y orientadas al registro fotográfico.

1.3. Revisión documental

Dentro de la revisión de documentos de planificación, se encontró el Plan de Desarrollo Metropolitano al 2040 que fue elaborado durante el 2020. Este documento tiene 4 partes: el resumen ejecutivo, el marco referencia, el diagnóstico final y la propuesta general y propuestas específicas. Entre otros documentos de propuestas de planificación, se identificó el trabajo de Huamán et. al. (2021) sobre una propuesta de ampliación de la Línea 4 del Metro de Lima-Callao en el tramo del óvalo Gambetta a la Panamericana Norte, buscando generar otra alternativa de transporte público colectivo en el distrito de Ventanilla considerando que las poblaciones ubicadas en el margen derecho del río Chillón del área metropolitana de Lima y Callao no han sido consideradas dentro de la solución del transporte masivo.

Dentro de literatura especializada sobre Pachacútec, destaca la publicación de Sierra y Ortiz (2012) en la cual se aborda la informalidad en el sector, las organizaciones locales y los recursos que generan, las tensiones sobre el control territorial y la relación de Pachacútec con las actividades laborales y comerciales en Ventanilla y Puente Piedra. Reflexionando sobre la seguridad en el sector, Lossio (2004) estudia la relación entre un Comité Vecinal de Vigilancia, la Policía Nacional del Perú y la población no organizada. El estudio de estos tres tipos de actores permite discutir las nociones sobre el monopolio de la violencia legítima en relación a la presencia de los Comités de Seguridad vecinales. Otras aproximaciones a Pachacútec como la de Ñope (2019) y Sandoval (2019) abordan el rol de las organizaciones comunitarias de agua para facilitar el agua potable en Pachacútec y plantear un proyecto de desarrollo urbano sostenible del sector, respectivamente.

1.4. Revisión de redes sociales

El abordaje a las redes sociales fue desde una revisión periódica a ciertas paginas grupales identificadas en la plataforma de Facebook (ver cuadro 2). Se buscó la misma información en otras redes sociales como Twitter e Instagram, pero no tienen la misma facilidad de generar discusiones colectivas en grupos semipúblicos como en Facebook. En total, se identificaron 7 grupos y 12 páginas sobre Pachacútec.

Cuadro 3: Grupos y Páginas en Facebook sobre Pachacútec

Grupos de Facebook	Páginas de Facebook
Compra y Venta Pachacutec Ventanilla	Pachacutec Ventanilla (parque)
	Villa Pachacutec Mercado
Balnearios de Pachacutec	Pachacutec
Compra y Venta en Pachacutec	Pachacutec TV
	Plaza Pachacutec
Mercado Villa Pachacutec	Compra y Venta Pachacutec
Trabajo Pachacutec	Ciudad Pachacutec
	Venta de Terrenos Pachacutec
Pachacutec Noticias	Vecinos de Pachacutec
Vecinos de José Olaya Pachacutec	Pueblo de Pachacutec
	Blackaman cómico
	Pachacútec Memes

Fuente: Elaboración propia

Sobre los grupos de Facebook, destacan principalmente 2 por la cantidad diaria de publicaciones que se realizan y sus comentarios respectivos: Balnearios de Pachacútec y Mercado Villa Pachacútec. Los nombres tienen como referencia dos importantes mercados ubicados en la zona sur del sector y al norte, respectivamente. Los temas que aparecen en la discusión del grupo tienen que ver con diferentes temas como la delincuencia, la percepción de inseguridad, la búsqueda de trabajo y la compra/venta de productos de segunda mano. En relación a la movilidad, la principal problemática que aparece es la de los accidentes de tránsito en avenidas por donde pasan tráileres como la Néstor Gambetta. No aparecen publicaciones en relación al estado de las vías, aunque eso es algo que sí se identifica en las entrevistas Otra cuestión que sí aparece, pero más vinculada a las páginas de Facebook y la sátira es la dificultad de caminar en Pachacútec (ver ilustración 2) por la arena.

Ilustración 2: Memes de página "Pachacútec Memes"



Fuente: Pachacútec Memes

Las imágenes de humor identificadas en la página “Pachacútec Memes” son el principal tema (vinculado a la movilidad) sobre el que se producen bromas: la arena y la dificultad de caminar dentro del sector de Pachacútec. Aparte de esta página, las otras se centran más que nada en presentar noticias sobre la coyuntura policia nacional y sobre accidentes y otras noticias de Ventanilla y Pachacútec.

2. Zona de encuesta

2.1. Descripción histórica, características urbanas y diferencias internas

Ciudad Pachacútec es uno de los sectores que compone el distrito de Ventanilla, al noreste de la Provincia Constitucional del Callao. Según Alvino (2019), el área ocupada de Pachacútec de 19 kilómetros cuadrados, representando el 26% del distrito de Ventanilla. Es una zona principalmente desértica cuyas primeras ocupaciones fueron a finales de la década de 1980. Como señalan Sierra y Ortiz (2012), el poblado actual se estableció en este arenal periférico a partir de inicios de los años 2000 debido a la reubicación de miles de invasores del distrito sureño de Villa El Salvador. Siguiendo a Sierra y Ortiz (2012), fueron más de ocho mil personas que fueron trasladadas del Sur al Norte, de una zona periférica a otra todavía más periférica (28 km contra 21 km). Después de la acción estatal de inicios del 2000 por organizar la creación del asentamiento, abrir pistas y un primer empadronamiento, aparecen conflictos entre propietarios y se inicia el tráfico de lotes.

Actualmente, la población actual de Pachacútec es de alrededor de 180 mil habitantes (INEI: 2017) y en constante crecimiento debido a la formación de nuevos AA.HH. hacia la zona norte del sector. Sobre la nueva gente que ha migrado a Pachacútec, un entrevistado señala que: *“Son del norte: de Piura, de Chimbote, de Chiclayo. De Huaral mismo. De la sierra es poco. Todo es del norte, Tumbes también.”* (ACL1). En el 2015, el gobierno regional del Callao declaró la prioridad e interés en el proceso de creación del distrito de Pachacútec y a finales del 2020, el Congreso de la República declaró de interés nacional y necesidad pública la creación del distrito. Este hecho es bien sabido por varios de los entrevistados y mencionado sin que haya sido necesariamente motivo de consulta. Del mismo modo, la Municipalidad de Ventanilla ya acciona planificando dónde será el local del nuevo distrito.

En relación a la expansión de Ventanilla, el gerente de desarrollo urbano de la municipalidad del distrito señala: *“Hemos visto una serie de cambios en estos 20 años que han pasado. Ventanilla como distrito nace como una ciudad satélite. Hace 50 años la única vía de acceso era Gambetta. Tú venías acá y ahí terminaba. A partir de los años 90, comienza a expandirse hacia la parte alta, que ya es Pachacútec. A partir del año 2000, ahí recién toda esa zona comienza a poblarse. Antes Ventanilla era satélite, solo por la Pedro Beltrán. La zona Antonio Moreno de Cáceres, que no es parte de tu estudio, eso se inaugura el año 90. Ahí recién la gente empieza a venir. Ya tiene 30 años eso y ya se consolidó, pero la parte alta, que es Pachacútec, esa ha crecido exponencialmente en los últimos 10 años. Tanto así ha sido su crecimiento que ya hoy en día se están planteando ser distrito. Tienen casi todo aprobado para ser distrito. Nosotros estamos construyendo un local para su posible municipalidad.”* (GPU1). Esta mirada es importante porque muestra cómo se han presentado diferentes consolidaciones por sectores dentro de Ventanilla, recalando el crecimiento demográfico de la última década en Pachacútec.

Siguiendo con estas ideas, el gerente señala que Ventanilla ha pasado de ser una ciudad satélite a un sector con cierto nivel de autonomía: *“Yo he regresado después de 25 años de trabajo. Ahora cuando vengo, me puedo quedar: ya no es una ciudad satélite. Hay centros comerciales y bancos. Acá te puedes quedar a vivir. Es más, hay vida nocturna. Los que trabajan acá, la gran mayoría son del distrito. Antes no había profesionales. Acá te encuentras: arquitectos, ingenieros, sociólogos, médicos. Hay hospital. Ya todo lo que necesita una ciudad, ya lo tiene. No es una ciudad satélite.”* (GPU1). Al ser estos comentarios sobre la zona de Ventanilla Centro que abarca Naval, Satélite y el sector por la avenida Pedro Beltrán, permiten conocer los cambios en las primeras expansiones en el sector noroeste de la ciudad. Sin embargo, todavía es necesario describir cómo han sido estos procesos en la zona de estudio de la monografía.

En ese sentido, es importante la experiencia situada que han tenido los mototaxistas para entender la expansión y el crecimiento de Pachacútec desde una mirada del transporte público y la movilidad cotidiana. Lo primero que se menciona es la distancia como principal e inicial agravante: las rutas de buses no llegaban hasta Pachacútec, sino hasta Ventanilla Centro o hasta la Panamericana. En ese primer contexto, los mototaxis cumplen un rol conector en función de los viajes pendulares de larga distancia: *“Los trabajos estaban lejos y ya uno mismo genera su empleo y forma una empresa (de mototaxis) para darle también trabajo a todos los compañeros de acá”.* (TRA4). El mototaxi es el que permite llegar hasta las rutas de los buses que llevan a Lima y al Callao, además de ser una fuente de trabajo local para los vecinos. Además, posibilita no tener que caminar en una zona de arenal para llegar al trabajo: *“la facilidad que da el mototaxi es llegar limpio, llegar al bus y poder irse al centro de Lima, porque mayormente trabajaban allá”* (TRA5).

Un mayor nivel de detalle sobre la formación de las empresas de transportistas menores mototaxistas y cómo empieza el transporte en Pachacútec lo presenta un entrevistado:

“Nuestro país, en la década del 90 hacia el 2000, lamentablemente tuvo muchos años en los que había sufrido el terrorismo, la inflación y la hiperinflación. Entonces, los puestos de trabajo para las personas de esta zona eran muy escasos. ¿Qué hacen los ciudadanos? ¿Qué hacemos los ciudadanos? Generamos el autoempleo. ¿Cuál es el autoempleo? Buscar una manera de llenar la economía de nuestro hogar. Entonces, como somos conductores, ¿qué hacemos? Nosotros compramos un mototaxi a letra, pagamos poco a poco trabajando y, de esa manera, se inicia el transporte menor en Pachacútec. De ahí, cuando empieza la formalización, lo que se hace es constituir la empresa. ¿Por qué? Porque se quería que sea una empresa jurídica para no tener problemas. Poder solicitar los paraderos y trabajar de una manera ordenada porque anteriormente, al iniciar, no se trabajaba de manera ordenada sino de una manera empírica. ¿Qué se hace? Acá los mototaxistas se unen, se asocian y crean sus propias empresas a fin de ordenarse y solicitar los paraderos ya determinados. La Municipalidad emite los paraderos a una institución que se ha formalizado. Cuando empiezas, empiezas empíricamente: te paras en un lugar con un grupo de compañeros que también compran sus mototaxis. De ahí, cuando ya empieza la formalización, la municipalidad vienen y entra. Antes de que la municipalidad entre, no había la zonificación. No había áreas para poder circular porque era arena. Solamente había arterias municipales que el Estado había hecho a fin de que la gente pueda habitar. Entonces, zonas así, se estacionaban. No había

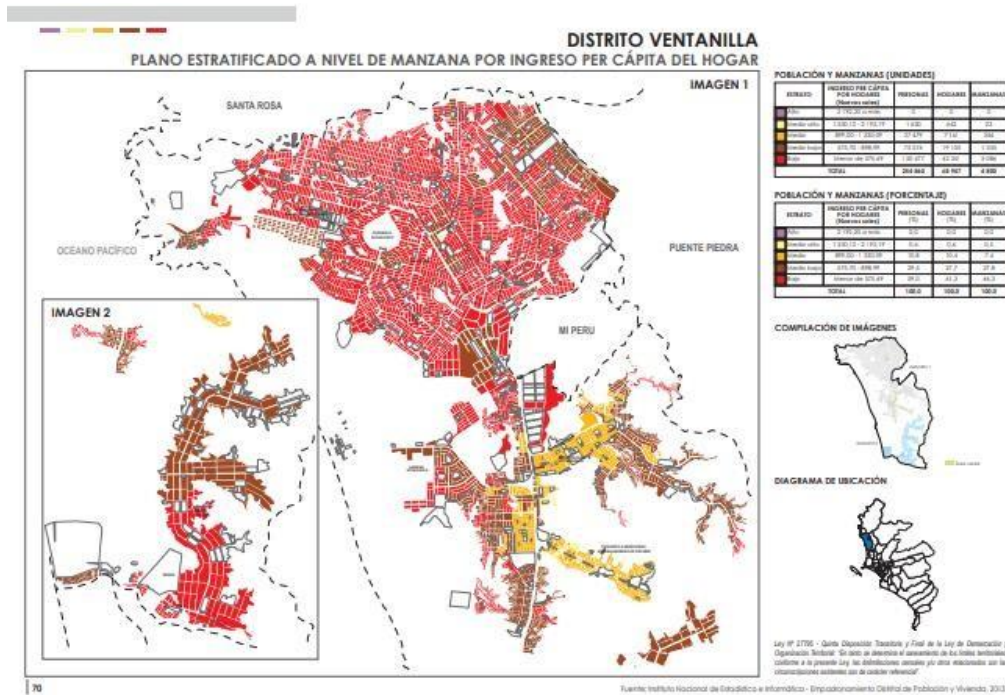
zonificación, no había una planificación donde se podía decir dónde iba a estar, por decir, el parque industrial, las zonas comerciales y cosas así. Empíricamente, empieza aquí en Pachacútec. Todos usaban mototaxis. Para ir a trabajar era carísimo. No entraba el transporte mayor. ¿Qué hacían? La necesidad. Los vecinos querían salir a trabajar y tenían la necesidad de una movilidad para poder abastecer la arteria principal donde estaban los buses. Ahí empieza. La falta de empleo hace que uno compre una moto. Se mira que hay una necesidad para poder trasladar de un lugar a otro a vecinos. Entonces, así inicia el transporte aquí. Ahí, luego, ya empieza a tallar la Municipalidad pidiendo un pago. Así inicia la formalización en cuanto al transporte aquí en Pachacútec.” (TRA5)

En la actualidad, el rol de los mototaxis ha cambiado. Ya no es solamente la función de abastecimiento, para que la gente salga al trabajo, sino que existen flujos cotidianos dentro de Pachacútec: *“Ya no es de abastecimiento solamente. Ya no es solamente para que la gente salga al trabajo. Pese a que salgan a trabajar, el servicio también se da a personas que llevan a sus hijos al colegio. Personas que quieren ir al mercado y traen sus productos del mercado. Entonces, ya no es solo el servicio que se hace para llevar al bus, sino también se hace el servicio dentro de la zona de Pachacútec.” (TRA5)*. La descentralización de instituciones y la dotación de servicios básicos (a partir del 2004, según el mismo entrevistado) son otros factores que incentivan desplazamiento dentro del propio sector. En el contexto de la pandemia, la actividad de ir a hacer las compras se ha mantenido, pero no ha sido igual el uso de mototaxis para ir al colegio (Perú aún no habilita el retorno a clases de escolares hasta la realización de este trabajo) por lo que la demanda en general ha disminuido.

2.2. Características socio-económicas

Así como Pachacútec sobresale por su condición periférica y la distancia en kilómetros con otros lugares de la ciudad, también se distingue por tener los ingresos per cápita por hogares más bajos (ver ilustración 3). Esto marca una diferencia incluso con la zona central de Ventanilla que también tiene ingresos per cápita bajos, pero no los del estrato más bajo.

Ilustración 3: Plano de Estratificación Ventanilla



Fuente: INEI (2020)

Dentro de otros componentes por los que destaca Pachacútec (ver cuadro 3) es por tener duraciones promedio de viaje con motivo de estudio superior y con motivo de trabajo altas, además de tener una alta proporción de personas que salen de su zona de residencia con motivo de trabajo (Demoraes et. al.: 2020). Otros indicadores como pendiente y densidad no terminan de marcar un carácter específico de Pachacútec.

Cuadro 4: Indicadores entre ZE

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

Código de la zona (ZAT)	Pachacútec (Ventanilla / El Callao)				Huaycán (Ate Virarte)			Villa María del triunfo				Independencia			Lima Grupo 5	AM Lima
	419	420	421	426	38	39	40	367	371	372	373	114	116	117		
Densidad (habitantes por hectárea)	117,7	143,0	67,9	35,5	28,9	44,6	56,0	36,7	78,7	22,8	137,7	104,3	143,3	173,5	77,5	115
Proporción de manzanas con Nivel socioeconómico de Estrato 1	73,8	37,9	28,3	76,5	51,5	0,5	56,8	42,1	29,3	32,8	23,0	32,7	0,6	19,5	43	25,1
Pendiente promedio, en grado	7,7	8,1	5,9	6,5	11,0	2,6	12,8	14,7	15,6	14,2	11,5	14,7	14,0	14,4	9,2	4,5
Duración promedio de viaje con motivo estudio (primaria-secundaria), en minutos	19	17	16	20	18	14	18	16	19	17	15	13	25	16	18	18
Duración promedio de viaje con motivo estudio (superior), en minutos	68	42	71	76	72	99	59	48	54	65	45	40	36	35	58	49
Duración promedio de viaje con motivo trabajo, en minutos	58	50	61	87	45	63	49	54	47	45	54	42	42	37	52	44
Tasa de motorización promedio (Número de autos por cada 1.000 habitantes)	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	22,5	52,2
Proporción de personas que salen de su zona de residencia con motivo trabajo	88,4	71,7	76,0	91,5	71,9	96,8	70,0	86,6	88,2	91,5	92,6	91,6	95,6	82,5	84,2	90,4

Fuente: Elaboración propia

Fuente: Demoraes et. al. (2020)

Dentro de otros criterios por los que sobresale Pachacútec, se puede mencionar el bajo porcentaje de hogares que cuentan con una conexión a internet y por tener un bajo porcentaje de hogares que cuentan por lo menos con un carro (INEI: 2017).

2.3. Pros y contras de la zona

Sobre los aspectos positivos de Pachacútec, la pregunta que se formuló fue: “¿Qué le gusta del barrio o de la zona en la que usted vive?” y las respuestas estuvieron orientadas a 5 grandes temas (ver cuadro 4): a) lo vecinal y organizativo, b) la ubicación en relación al clima y los espacios públicos, c) el tener una casa en propiedad, d) la tranquilidad de la zona y e) la ubicación en relación al acceso al trabajo. Se buscó relacionar los aspectos positivos de la zona con la antigüedad de residencia, aunque no se encontró ninguna conexión en particular. Sobre el primer tema, el *compartir entre vecinos*, apareció en las respuestas de 5 entrevistados (siendo el tema más repetido dentro de los aspectos positivos), aunque tuvo un mayor énfasis en el caso de 4 de ellos. “*Me gusta que la gente esté organizada, que estemos unidos. Si todos estamos unidos, progresamos, Si estamos desunidos, no progresamos. Eso es lo que pasa en este barrio*” (ACL3). En la cita presentada, se relaciona la organización y la unión vecinal con el progreso del barrio.

Cuadro 5: Aspectos positivos de la zona de Pachacútec

Antigüedad residencia	Aspectos positivos
7	Comunicación entre vecinos
No abarca	El verano
20	Compartir entre vecinos
24	El tener una casa en propiedad
24	El tener una casa en propiedad
23	Organización entre vecinos
19	El verano y la ub. de la casa (se ve el mar)
20	La tranquilidad, paz
9	La tranquilidad (hace 5 años)
10	Ubicación (cerca al trabajo)
1	La vista al mar
21	Se desarrolla poco a poco (pistas)
19	Tener un parque grande cerca
1	Compartir entre vecinos
4	La tranquilidad
5	Facilidad para conseguir trabajo

Fuente: Elaboración propia

El segundo tema que aparece es de la ubicación en relación al clima y los espacios públicos (la vista al mar, tener un parque grande cerca). Se presenta una mirada dual en la que se aprecia el verano, el calor y la vista al mar como los aspectos positivos de Pachacútec, mientras que el invierno, el frío, las lluvias, la niebla y el barro son los aspectos negativos. El tercer tema que aparece es el de tener una casa en propiedad. Esta mención solamente aparece en el caso de dos entrevistados que

participaron en el mismo grupo focal. *“¿A quién le gustaría vivir en este extremo? Al menos ya teniendo su casa, al menos tiene un espacio para su tranquilidad, su libertad, pero a nadie le gustaría a su sano juicio vivir acá. No hay pistas, no hay veredas, no hay áreas verdes, no hay nada”* (TRA5). Responde a una mirada negativa sobre el sector que menciona la vivienda como lo único bueno, el tener un sitio tranquilo en el que estar.

Ilustración 4: Niebla en Pachacútec



Fuente: Archivo personal

El cuarto tema que se menciona es el de la tranquilidad de la zona. Aparece mencionado en 3 ocasiones de manera puntual. En el caso de 1 entrevistada, señala que le gustaba la tranquilidad hace 5 años, antes de que Pachacútec tuviera migración de personas a la zona. El quinto y último tema es el de la ubicación en relación al trabajo y cómo Pachacútec se ha ido desarrollando poco a poco. *“Lo único es que estaba cerca de mi trabajo (su casa)”* (RES1). De manera similar a lo mencionado sobre tener una casa en propiedad, Pachacútec se piensa como una zona estratégica en términos de movilidad, tanto por la cercanía como por la posibilidad de ir consiguiendo trabajos eventuales con una relativa facilidad.

Sobre los aspectos negativos de Pachacútec, la pregunta fue: *“¿Qué cosas no le gusta de este barrio o sector? y las respuestas se pueden agrupar en 3 grandes temas más una mención adicional a la xenofobia (ver cuadro 5): a) la ubicación en relación al clima, b) la inseguridad y la delincuencia y c) el transporte y la movilidad. Hay algunos casos de vecinos que consideran que Pachacútec no tiene aspectos negativos y que no mencionaron nada al respecto. En primer lugar, sobre el clima, es el*

otro lado de la buena valoración al verano: hay malestar por el invierno, el frío, la niebla, el barro que se genera y se menciona la dificultad de caminar en ese contexto. *“No me gusta el invierno. Es horrible. Hay bastante barro.”* (TRA2). Se enfatiza mucho en el gran frío que se siente en las madrugadas y en invierno. De la experiencia realizando etnografía, se pudo comprobar la gran presencia de niebla en algunos momentos del día.

Cuadro 6: Aspectos negativos de la zona de Pachacútec

Antigüedad residencia	Aspectos negativos
7	No considera
No abarca	El invierno (barro)
20	No considera
24	Tránsito peatonal (no hay veredas)
24	Clima (muy frío)
23	Inseguridad
19	El frío
20	Delincuencia, transporte
9	Delincuencia (migraciones)
10	Transporte (pocos buses, pistas)
1	La tierra y el barro
21	Frío y que solamente una ruta la lleva
19	Frío, arena, niebla
1	Estado de las pistas
4	No considera
5	Xenofobia (en general en Lima)

Fuente: Elaboración propia

En segundo lugar, la inseguridad y la delincuencia son problemas que son señalados por 2 entrevistados. Una de ellas vincula el aumento de delincuencia con las migraciones de venezolanos. En el caso de la xenofobia, es mencionada de manera puntual por un entrevistado venezolano recientemente (5 años) establecido en Pachacútec. Si bien no señala que estas actitudes fueron en donde está residiendo actualmente, sí señala que es algo que le ha pasado en diferentes momentos durante su tiempo viviendo en Lima. *“Una vez me sacaron como si yo no tuviera casa. Imagínate, tú teniendo tu casa en el Perú, emigras y te quieren sacar de tu casa en otro país. Me dijeron que yo me había llevado una cosa. Después se dieron cuenta que no. Pensaron que yo me había llevado algo, pero no”* (RES7).

En tercer lugar, se mencionan ciertos problemas que se pueden englobar dentro del transporte y la movilidad. Lo que más se menciona es el problema de las pistas no asfaltadas: *“Las pistas. Terribles. La arena, el asfalto... te maltrata el carro, las llantas, los amortiguadores. Incluso, ya ha habido golpes a los laterales. Mi vehículo ya está en recuperación. Es complicado cuando uno no conoce. Hay que ir con cautela, cuidando el carro”* (RES5). La crítica hacia las pistas es tanto desde los

conductores de modos motorizados como también de peatones que se quejan por el ancho de las pistas, que no les permite pasar: *“Las vías principales deben estar libres, cuando pasan los mayoristas obstruyen la calle. No deja pasar a las personas. Uno solicita a la municipalidad para que vengan y no toman en cuenta.”* (TRA4).

La problemática de las pistas no asfaltadas también es identificada por el gerente de desarrollo urbano de la municipalidad de Ventanilla, que plantea dos dificultades para su realización: a) la necesidad de tener previamente las instalaciones de agua y electricidad para no tener que romper la pista que se iría a asfaltar y b) el presupuesto que no les permite asfaltar grandes sectores de Pachacútec, por lo que necesitan realizar acciones conjuntas con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Ante esto, las obras que se priorizan están orientadas a la dotación de espacios públicos:

“Ahí son parques y lozas deportivas. Arriba no tienen nada, recién están haciendo su casa. Lo mínimo que quieren es hacer un parque con juegos infantiles para que sus niños puedan ir. En la parte de abajo, lo que son las pollerías, la gente viene hacia acá y compraba su cuarto de pollo para que el niño juegue. Ahora ya lo tienen arriba, en su sitio. Entonces, no se pueden hacer pistas y veredas. Aparte, a diferencia de otros distritos como el centro de Lima, acá se les está colocando el gas. Toda esta zona de Pachacútec va tener agua, gas, electricidad.” (Gerente de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Ventanilla)

Ilustración 5: Parque en Pachacútec



Fuente: Archivo personal

En un caso en particular, la crítica va orientada al transporte público y señala que solamente pasa un bus que la lleva a su destino: *“El carro que me lleva a La Marina es una sola empresa. Un solo bus me lleva. Que es La Roma. Yo la tomo a la altura del mercado”* (RES3). Se menciona la falta de diversidad de rutas de transporte, pero también la distancia peatonal que tiene que recorrer para llegar al paradero. Las citas presentadas permiten identificar que el transporte es una problemática relevante en Pachacútec y que abarca diferentes ámbitos de la vida de los residentes y usuarios, por lo que será de mucha utilidad desarrollar posteriormente esas problemáticas sobre la movilidad cotidiana.

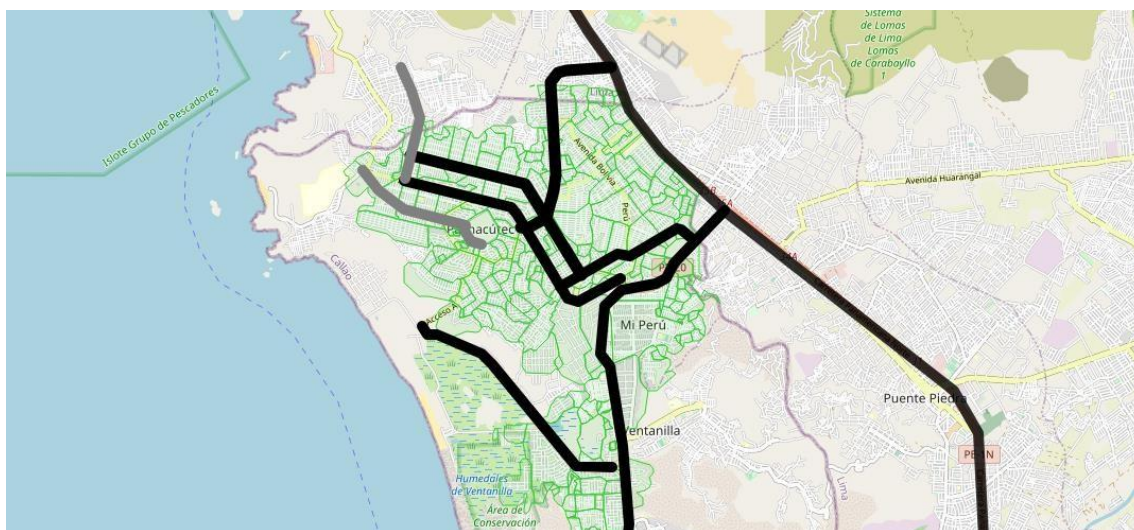
3. Lugares claves para la movilidad

Dentro de los lugares claves para la movilidad, se identifican cuatro tipos de estos lugares: las avenidas principales, los paraderos clave, los lugares de intermodalidad y los lugares referenciales de la zona. En el caso de los lugares centrales para el empleo o servicios, se identifican los principales mercados, pero estos vienen a ser considerados dentro de los lugares referenciales. De todos modos, se podrá identificar que los paraderos clave son muchas veces también lugares de intermodalidad y existe también una relación con los lugares referenciales de la zona. No son categorías excluyentes, sino que la movilidad cotidiana mantiene una fuerte relación con las actividades comerciales y laborales de Pachacútec.

3.1. Avenidas principales

Empezando por las avenidas principales de Pachacútec, se identifican 9 vías principales, dentro de las cuales hay 7 de mayor uso y 2 de menor uso (ver mapa 2). 2 son vías de acceso en general al sector: la avenida Néstor Gambetta y la carretera Panamericana Norte. 2 son vías de acceso específico a Pachacútec: la avenida La Playa y la avenida Topógrafos. Las 2 vías principales de menor uso son las avenidas Huayna Cápac (conexión a Santa Rosa) y la avenida 150, una continuación a la avenida La Playa y que permite el acceso al principal referente de movilidad de Pachacútec: el paradero 41. Las 3 vías restantes son las de circulación dentro de Pachacútec: 2 de sentido este a oeste: las avenidas 225 y 200 Millas y 1 de sentido norte a sur: la avenida Los Arquitectos, que sale hacia la carretera Panamericana Norte.

Mapa 2: Avenidas Principales de Pachacútec



Fuente: Elaboración propia

Una importante precisión a realizar previo a caracterizar los paraderos clave y otros referentes de movilidad es en relación a cómo es que los residentes de Pachacútec producen sus referencias sobre los nombres de los sectores y las ubicaciones en el sector: *“Sinceramente, por avenidas no se conoce. Se conoce por La Unión, Jazmines, Kawachi, por donde pasan los buses. La gente dice: “Vivo por donde pasa La Roma”, “Vivo en Pachacútec por la Panamericana”. Pachacútec pártelo en 3. Por arriba pasa la 41. Más abajo pasa la JB que creo que sí está pasando y más abajo, por la 225 hay una avenida grande. Por la 225 pasa la 41. La otra avenida no me acuerdo su nombre. Más abajo pasa la Lorito que te digo que es la verde, La Roma y la Morada. Esas son las 3 entradas del transporte público ya sea que va por Ventanilla o por Puente Piedra. No se maneja por avenida, sino por asentamiento humano y luego por manzana. Tú me preguntas: ¿en qué calle vives en Pachacútec? Yo no voy a saber en qué calle vivo porque no me ubico por calles.”* (RES1)

En el mismo sentido, una segunda entrevistada apunta a la relevancia de los asentamientos humanos al momento de denominar los lugares en la zona de estudio: *“Yo me olvido el nombre de la avenida porque todo es Balnearios. ¿A dónde? A Balnearios. Cuando vamos a algún lugar es más por cómo se llama el asentamiento humano. Porque no es por la avenida. Acá no te dicen: “Vas por Constructores y llegas a...”. No. Te dicen: “Ah, por el Pesquero por arriba”. Pesquero no es la avenida. Es el nombre del mercado. Donde está el mercado. Realmente está en una avenida principal, pero la referencia es el mercado a la izquierda. Aquí todo se basa así. Las referencias son iguales. Los nombres de las avenidas te las aprendes porque, en fin. Es más, por el asentamiento humano o el mercado”.* (RES2). Estos comentarios sobre la poca relevancia de los nombres de avenidas y calles al momento de realizar las referencias dentro del sector, aparecen en diferentes entrevistas y en diversos sectores de Pachacútec.

3.2. Paraderos clave

Entrando a desarrollar sobre los paraderos clave en Pachacútec, se puede señalar que el principal paradero es “La 41”, donde se encuentran las estaciones iniciales de diversas empresas de transporte público colectivo. Se llama “La 41” haciendo referencia a la ruta de buses del mismo

nombre, la primera ruta que conectó Pachacútec con Lima Norte. Este paradero sirve para entender cómo es que los paraderos clave son, también, en su mayoría lugares de intermodalidad. Como señalaba un entrevistado, “*Los paraderos son donde hay lugares de influencia*” (ACL1). La 41 es un nodo de conexión de Pachacútec para llegar a Ventanilla, a Puente Piedra y a Santa Rosa. Del mismo modo, sirve para realizar conexiones internas en Pachacútec, por lo que aparece un paradero de mototaxis llamado “Unificados”. Es, a su vez, un punto de inicio para tomar taxis colectivos. La intermodalidad de los paraderos visibiliza la conexión entre el transporte público colectivo para salir de Pachacútec y las modalidades de micro movilidad dentro de Pachacútec.

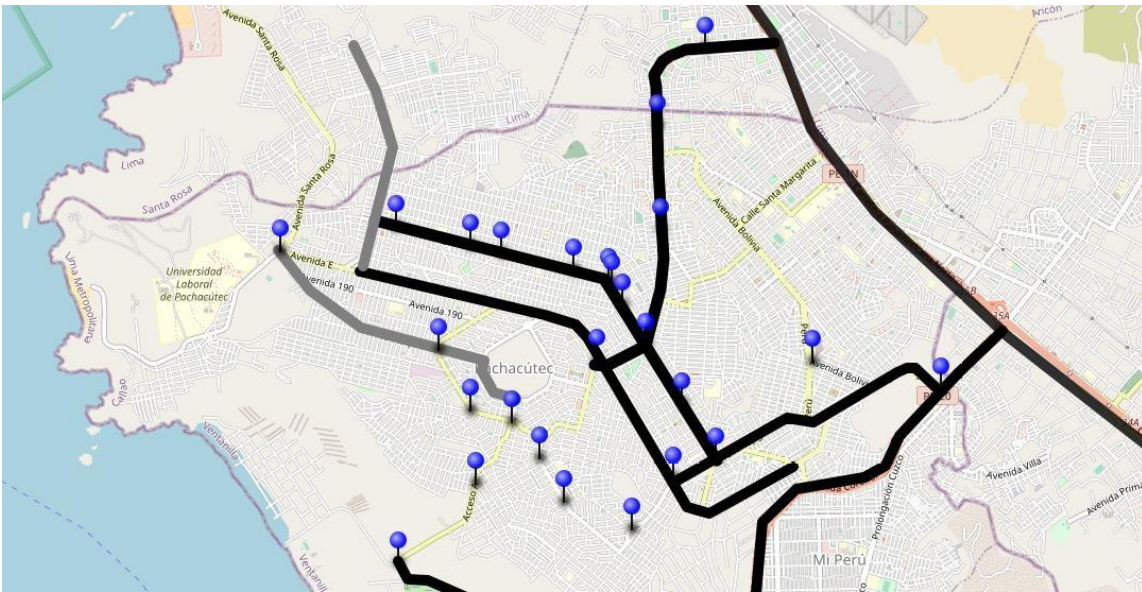
Ilustración 6: Paradero Villa Pachacútec



Fuente: Archivo personal

La variedad de entrevistados lleva a que sean más de 20 los paraderos claves identificados (ver mapa 3), siendo muy importante la proximidad a la residencia al momento de plantearlos como lugares relevantes. De manera similar al paradero “La 41”, son, en su mayoría, lugares de intermodalidad debido a la conexión entre el transporte para salir de Pachacútec y la micro movilidad dentro de Pachacútec. Buscando agrupar los paraderos clave, se identifican un total de 5 referencias principales, siempre vinculadas a avenidas principales del sector: a la 225:VC, RENIEC, Lubricantes, Comisaría, Hospital Perú-Corea, Mercado Villa, 2 Chinitas y Óvalo Labarthe; a la 200 Millas: Óvalo Guadalupe e Iglesia; a Constructores: Fe y Alegría, Oasis y Balnearios; a la avenida La Playa y la 150: Pesquero, Ica Wasi, Unión, Cerro Cachito y la Curva del Diablo; y a la avenida Arquitectos: Keiko, Luisito y Parroquia.

Mapa 3: Paraderos clave en Pachacútec



Fuente: Elaboración propia

3.3. Lugares de intermodalidad

Sobre los lugares de intermodalidad, son todos los paraderos clave, al ser paraderos de buses de transporte público colectivo y también de mototaxis. De todos modos, destacan cinco paraderos al ser mencionados en repetidas ocasiones: primero, el ya mencionado paradero 41; segundo, el paradero Lubricantes, que es el cruce de dos avenidas importantes: la avenida 225 que va dirección este a oeste y la avenida Arquitectos que va en dirección norte a sur; tercero, el cruce entre Topógrafos y Constructores, que está cerca al mercado Balnearios, por donde pasa la ruta de La Lorito y que es una referencia de la zona sur de Pachacútec; cuarto, el paradero Pesquero que está ubicado al costado del mercado del mismo nombre y por donde pasa la ruta del Moradito; y quinto, el paradero Teléfono que está ubicado en Ventanilla, pero una avenidas importantes como las avenidas La Playa y Néstor Gambetta y está considerada al centro del sector. Sin estar dentro de la zona de Pachacútec, es mencionada su relevancia conectora.

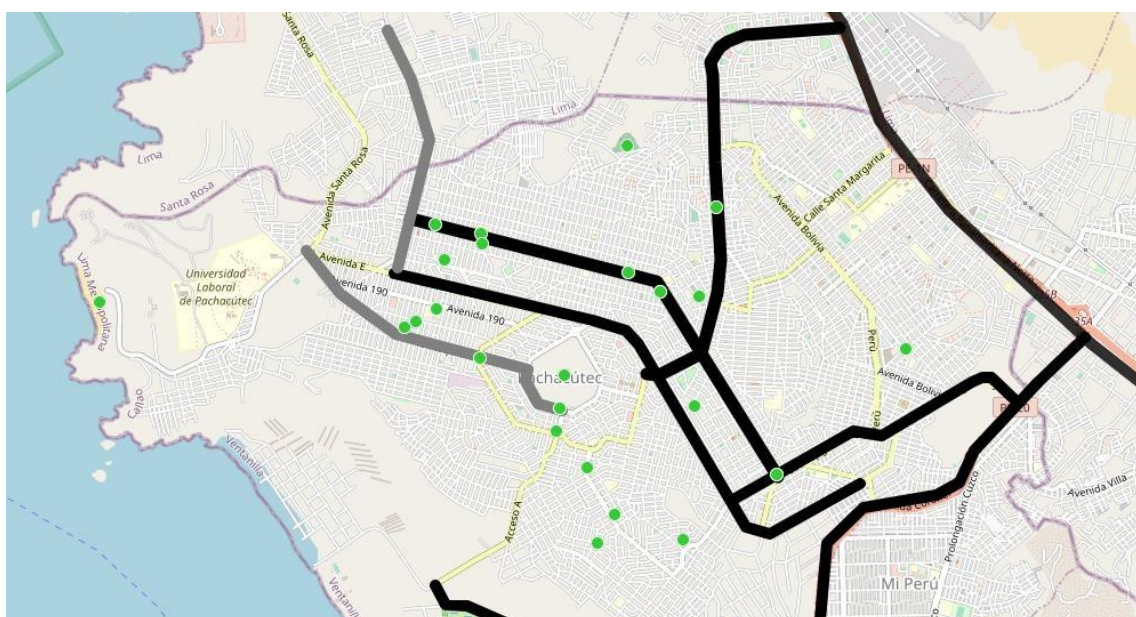
Ilustración 7: Paradero de mototaxis en el óvalo Labarthe



Fuente: Archivo personal

En relación a los lugares referenciales, se llegan a mencionar 24 lugares de referencia en Pachacútec (ver mapa 4), siendo la mayoría colegios (Divino Maestro, 5130, 5128, 5142 Virgen de Guadalupe, COPRODELI San Francisco, COPRODELI San Martín y COPRODELI Santa María) y mercados (Villa Pachacútec, 13 de julio, Santa Isabel, Hatun Inca, Oasis, Balnearios y Pesquero). Otros referentes que aparecen en menor medida son parroquias (San Francisco Solano y San Gabriel de la Dolorosa), centros de salud (2 postas médicas), una comisaría y un centro de bomberos. Hay otras referencias públicas como el óvalo Labarthe y la plaza principal, futuro Parque Bicentenario. El lugar de referencia más alejado es la playa de Pachacútec: Bahía Blanca. A esta playa se llega desde el paradero 41. Hay rutas de mototaxis que llevan hasta allá, pero también se puede acceder con vehículo particular, pese a que no hay un amplio estacionamiento. A diferencia de los otros lugares de referencia, esta playa se asocia con la recreación, principalmente en la estación de verano.

Mapa 4: Lugares referenciales de Pachacútec



Fuente: Elaboración propia

4. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

4.1. Transporte público colectivo (combis, microbuses y taxis colectivos)

La oferta de transporte público colectivo en Pachacútec tiene dos tipos: por un lado, la micro movilidad con los mototaxis; por otro lado, los modos colectivos como los buses, microbuses, combis y taxis colectivos. Así como los mototaxis son imprescindibles para la movilidad interna de Pachacútec, la oferta existente de transporte colectivo también juega un rol trascendental, considerando la ausencia de otras rutas de transporte público formal (Metropolitano, Metro de Lima y Corredores Complementarios) que pasen cerca o que ingresen a la zona de estudio. En el caso de los modos individuales activos, la caminata es la más mencionada, con baja presencia de bicicletas, orientada más hacia un uso recreativo. Sobre otros modos individuales, destaca la moto lineal, usada para el transporte individual y para el reparto de alimentos. Los vehículos privados y taxis (de aplicativo y tradicional) son mencionados en menor medida.

Cuadro 7: Modos de movilidad

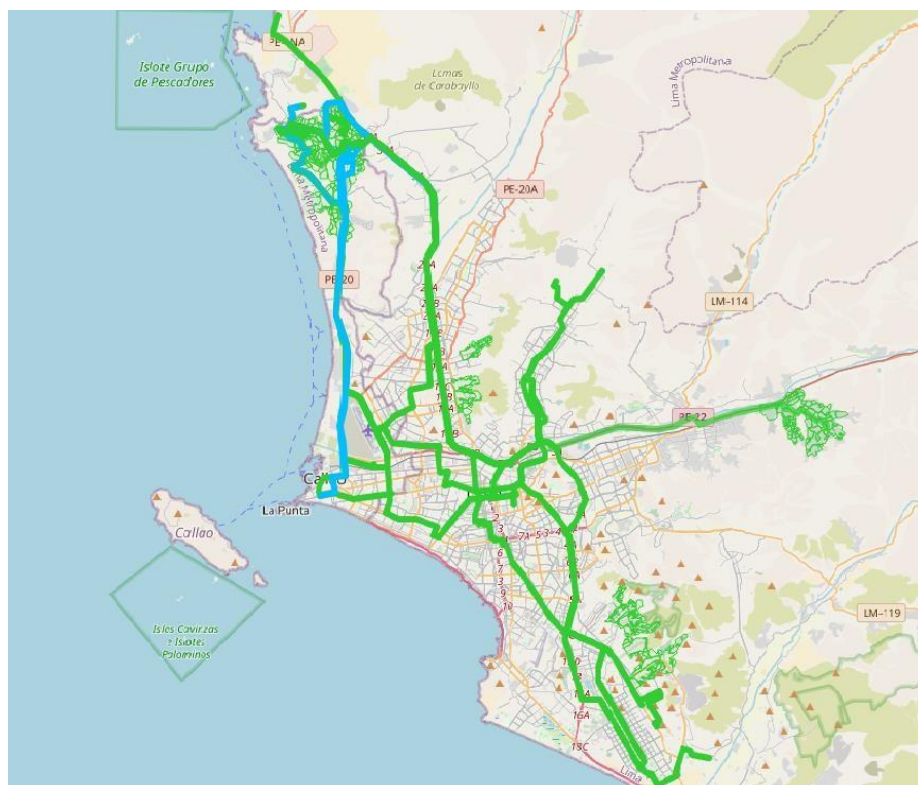
Modo	Distancia	Destino	Costo (mínimo-máximo)	Horario	Descripción
Taxis colectivos	Media	Lima Centro (Cercado, Miraflores, San Isidro, Lima Norte, Callao)	4-9 soles	6 a.m. – 10 p.m.	Rutas medias, mayor concentración en horarios de la mañana

Buses grandes	Larga	Lima Sur, Lima Norte, Lima Este, Lima Centro	1-5 soles	4:30 a.m. – 10 p.m.	Rutas más largas: a diferentes partes dentro de la metrópolis
Combis	Larga/Media	Lima Sur, Lima Norte	1-4.5 soles	4:30 a.m. – 10 p.m.	Rutas similares a las de los buses grandes, pero de menor extensión
Microbuses	Media/Corta	Callao, Lima Norte, Lima Centro	1-4 soles	4:30 a.m. – 11 p.m.	Rutas hacia zonas de concentración de empleos. Tramos similares a otros modos, pero más cortos
Mototaxis	Corta	Pachacútec/Ventanilla	1.5-15 soles	5:30 a.m. – 11 p.m.	Rutas cortas dentro de Pachacútec. Pueden hacer la excepción de hacer un viaje a Ventanilla, pero aumenta considerablemente el pago (12-15 soles)

Fuente: Elaboración propia

Se identificaron un total de 15 rutas en Pachacútec: entre combis, microbuses (piratas) y taxis colectivos. Se pueden encontrar rutas que van hacia el sur (los distritos de Villa María del Triunfo y Villa el Salvador), el norte (Puente Piedra), el este (San Juan de Lurigancho y Huaycán), al norte próximo (Ancón) y al sur próximo (otros distritos del Callao). Se puede observar (mapa 5) que aquellas rutas “informales” (de celeste) suelen tener distancias más cortas, mientras que las rutas “formales” (de verde) son las que llegan hacia los diferentes sectores de Lima Metropolitana. Por un motivo de organización, se presentan las rutas divididas en dos grupos principales: las que salen por la avenida Néstor Gambetta y las que lo hacen por la Panamericana Norte. Luego se presentan los casos particulares de rutas que pasan por o cerca de Pachacútec.

Mapa 5: Rutas de transporte colectivo en Pachacútec



Fuente: Elaboración propia

Como se menciona previamente, son 4 los subsectores que abarcan la zona de estudio. Dos están dentro de Pachacútec: uno por la zona norte y otro por la zona sur. La ubicación termina siendo una variable que influye en el tipo de viaje que realizan: por un lado, aquellos por la zona norte tienen como principal destino Puente Piedra, distrito más vinculado a la actividad comercial. Por otro lado, la zona sur de Pachacútec tiene destinos orientados al Callao y al acceso de otros distritos de Lima, pero desde la avenida Néstor Gambetta. (Más información sobre esta división se puede ver en la sección de “Perfil de Viaje”). Los otros 2 subsectores son una sección de Mi Perú (distrito con orientaciones mixtas hacia el Callao y Puente Piedra) y la zona cercana al Humedal en Ventanilla (con una clara tendencia hacia el uso de las avenidas Néstor Gambetta y Faucett). La relación entre lugar de residencia y zonas de destino también guarda un vínculo con la oferta de transporte público disponible, como se verá en los siguientes párrafos.

Cuadro 8: Oferta de transporte por subsectores

Subsectores	Oferta de transporte
Zona norte Pachacútec	Combis Microbuses Mototaxis
Zona sur Pachacútec	Taxi colectivo Combis

	Microbuses Mototaxis
Sector Mi Perú	Taxi colectivo Combis Microbuses Mototaxis
Ventanilla por el Humedal	Mototaxis

Fuente: Elaboración propia

Sobre las rutas que salen de Pachacútec por la avenida La Playa y siguen por la Néstor Gambetta, son 3 las rutas mencionadas: La Roma (IO37B), una empresa que trabaja con microbuses. La empresa se llama Mi Divisa y realiza una larga ruta hasta San Juan de Lurigancho. A diferencia de otras rutas que llegan a dicho distrito por la Panamericana, La Roma va por las avenidas Faucett, La Marina y La Brasil abarcando una mayor proporción de la zona del centro de Lima. La segunda ruta es La Moradita, llamada así por el color del microbús: va desde Santa Rosa hasta Villa María del Triunfo y no sale de Pachacútec por la avenida La Playa, sino por Los Topógrafos. Un conductor de esta ruta comentaba que la vuelta completa demoraba unas 6 horas, por lo que él realizaba 2 vueltas al día. Estas dos rutas son de las más conocidas del sector.

La tercera ruta que pasa por la Néstor Gambetta y, de la misma manera que La Morada, sale de Pachacútec por la avenida Los Topógrafos. Esta ruta también entra por el AA.HH. Olaya y por el distrito de Mi Perú, buscando recoger a más personas. Es una ruta nueva (de hace unos 5-6 meses: febrero del 2021) que aún tiene una pequeña flota de buses, por lo que demora un aproximado de media hora en pasar. Tiene la característica de, al ser una nueva ruta, cobra solamente 1 sol hasta Ventanilla Centro, cuando las otras cobran 2.5 soles. Esto como un precio promocional de ingreso. Esta ruta llega solamente hasta Faucett con La Marina, siendo una de las rutas más cortas de transporte colectivo. A diferencia de otras rutas, respeta mucho los paraderos indicados y genera una percepción de ir más rápido que otros buses.

Son una mayor cantidad las rutas de transporte colectivo que salen del distrito por la Panamericana Norte. La más mencionada es la 41: un bus grande que sale del paradero del mismo nombre y que llega hasta la zona industrial de Villa El Salvador, por la avenida 200 millas. Es un bus grande que por lo general no va a mucha velocidad. La segunda ruta, una de las mencionadas con mayor cariño es la del microbús de “La Lorito”. Estos buses de color verde tienen la particularidad de salir por el AA.HH. Olaya, pero no pasan por la avenida 225 (como la mayoría), sino que van por la zona de abajo, de los AA.HH. Balnearios. Tiene una de las rutas más largas ya que llega hasta Huaycán, al este de Lima.

La tercera ruta más mencionada es la de “El Tigrillo”. Esta ruta llega hasta San Juan de Lurigancho pasando por toda la Panamericana, Cercado de Lima y El Agustino. Otras rutas mencionadas en menor medida son la ruta 1801 que tiene un bus azul grande que inicia en Santa Rosa, va por la Panamericana y llega hasta Pachacamac. Un caso más es el de “La OP”, buses que no pasan tanto y llegan directamente hasta Gamarra, una de las principales concentraciones comerciales y la

principal concentración de producción textil de Lima. El último caso es el de la ruta “87”, un caso de un microbús bastante particular porque entra y tiene la parte más grande de su ruta por la Panamericana, pero termina regresando para el Callao hasta Bellavista.

Ilustración 8: Bus "El Tigrillo"



Fuente: Archivo personal

Hasta ahora, se han mencionado las rutas de los microbuses (buses de mayor tamaño a las combis), sin entrar a mayor detalle dentro de las dos rutas de combis que se pudieron observar en Pachacútec. El primer caso es el de una empresa más constituida como “Midivisa” que tiene una ruta de combi que parte desde el paradero de la 41 y va todo Néstor Gambetta hasta llegar al Callao, a la altura de la avenida Miguel Grau en el distrito Bellavista del Callao. El segundo caso es de un conjunto de combis que también parte del paradero de la 41 y de las cuales no se identificó una empresa común. Lo que sí se pudo observar es que son vehículos de transporte colectivo que conectan Pachacútec, Mi Perú y Ventanilla Centro: una ruta corta dentro de las tres principales referencias del distrito.

Un caso particular es el de la ruta IO47, también conocida como “La Anconera” por llegar hasta Ancón. Es un microbús que va desde Ancón hasta Jesús María principalmente por la carretera Panamericana Norte. El detalle está en que solamente ingresa en un pequeño tramo a Pachacútec y por ese mismo tramo regresa. Es a la altura de Villa Los Reyes que se da este corto desvío en su ruta. Hay dos rutas que se mencionan como relevantes, pero que no se tiene mayor información de ellas. Una es “La JV” que antes pasaba por Pachacútec, pero ahora solamente llega hasta Mi Perú.

La otra es la de un bus rojo grande llamada “La Roja” de la empresa El Rápido S.A. que se pudo ver que salía desde el paradero de la 41, pero no se encontró mayor información. Algunos vecinos señalaban que llega hasta San Juan de Miraflores.

En relación a las rutas de taxi colectivo³ dentro de Pachacútec, se encontraron 3 diferentes. La primera es una ruta que sale de Santa Rosa, a la altura del estadio de Profam. Se llama “El Suricato”, cobra 3 soles y va hasta la altura del Tottus de Puente Piedra, pasando por las avenidas Huayna Cápac, 225, Topógrafos, Olaya y la carretera Panamericana Norte. Una ruta similar es aquella que también va hasta Puente Piedra (altura del mercado Huamantanga), cobra también 3 soles, pero parte desde el paradero de la 41. Va bajando hasta el paradero Unión y luego sube de nuevo hasta la 225, que es donde hay más gente. La tercera ruta es una que también parte desde el paradero de la 41, va bajando, pero no vuelve a subir, sino que va por toda la avenida La Playa hasta llegar al paradero Teléfono en Ventanilla Centro. Cobra entre 2 y 3 soles. Se mencionó de manera puntual una ruta similar a esta, pero que continúa por la avenida Gambetta hasta Faucett, pero no se la pudo encontrar.

Hay una ruta de taxis colectivos que no se encuentra dentro de Pachacútec, pero que es mencionada por los entrevistados y que se incluye en el mapa de las rutas dada su relevancia: la ruta del paradero Teléfono en Ventanilla Centro hasta Puente Piedra. Esta ruta cuesta 4 soles y tiene la particularidad de ser la única ruta disponible de transporte público que conecta dichos dos puntos, sin que haya microbuses o combis que realicen el mismo recorrido: una problemática entre transportistas, usuarios, empleados municipales y la Autoridad de Transporte Urbano (ATU). De nuevo en Ventanilla Centro, otras rutas que no se incluyeron en el mapeo son aquellas que van a la avenida La Marina (8 soles), a la Plaza 2 de Mayo (8 soles) por la avenida Gambetta y luego por la avenida Faucett. A su vez, hay una ruta de colectivos que va al Callao, hasta el hospital Sabogal en la avenida Sáenz Peña (8 soles). En la sección de principales problemas de transporte se desarrolla el caso específico de las rutas de regreso.

4.2. Elementos cualitativos: horarios, percepción sobre calidad de oferta y calificación de las experiencias de viaje

Buscando entrar en mayor detalle sobre la historia de las rutas de transporte colectivo y las percepciones sobre la calidad y la calificación de experiencias de viaje, es que se pasa a desarrollar la siguiente sección. Un primer tema es sobre la antigüedad de las rutas de buses dentro de Pachacútec. La primera ruta de todas es la de “La 41” y junto a otras rutas como La Morada, La Roma y la JV están desde finales de los años 90. Rutas como “La Lorito” son más recientes: se menciona que empiezan a operar, aproximadamente, desde el 2011. En el caso de la ruta de “La Roma, tiene más de 20 años de existencia, trabajan con 230 unidades, aproximadamente, la vuelta completa demora 7 horas (3.5 por tramo) y también dan 2 vueltas al día. A veces trabajan con cobrador, cuando lo hacen, los ingresos están alrededor de 100 soles el día; cuando no, entre 150 y 200 soles.

La ruta de La Moradita tiene una menor cantidad de unidades: 110, pero se menciona que al día trabajan entre 80 y 100 de ellas debido a que las otras están en mantenimiento. Esta ruta sí tiene

³ Los entrevistados denominan a los taxis colectivos solamente como “colectivos”.

una mayor costumbre de trabajar siempre con un cobrador. Comparando el servicio de las rutas, La Moradita no cumple siempre con su ruta, a diferencia del Lorito que solamente recoge gente en sus paraderos asignados: *“La Lorito pasa cada media hora y es recontra exigente: tiene paraderos establecidos. Es bien exigente y va súper rápido. Otros buses paran en la esquina. El Lorito no. Su empresa es disciplinada. Les ha puesto un distintivo en cada paradero, un símbolo que dice: paradero Loro.”* (EST2). Un dato que trasciende a las diferentes empresas de transporte es el de las trayectorias de transportistas: la mayoría de conductores empezaron antes como cobradores y ya con el transcurso del tiempo ven que les gusta el trabajo, sacan su licencia y empiezan a hacer sus rutas conduciendo.

En relación a las percepciones sobre la seguridad y la comodidad en los viajes, no termina de haber una sola opinión sobre las percepciones de seguridad e inseguridad en los modos. Algunos entrevistados señalan que el transporte colectivo es seguro porque no pasan robos, mientras que otros sí lo consideran inseguro. Lo que sí se puede identificar con mayor claridad es una jerarquía modal en relación a la seguridad: los mototaxis son los más inseguros, luego las combis y microbuses y, los más seguros, son los taxis colectivos (que se menciona que han aumentado con la pandemia). De todas maneras, en el caso de entrevistadas mujeres, señalan que tomar taxi colectivo de noche puede resultar muy inseguro, como también lo es usar los otros modos. Sobre la comodidad en los buses de transporte colectivo, se pudo evidenciar una mejora debido a la menor afluencia de personas debido a la pandemia. Sin embargo, al ir retomándose la mayoría de actividades en el sector (más allá de las restricciones de movilidad), se vuelven a experimentar los buses que salen y regresan llenos.

Un caso particular sobre la experiencia de los buses llenos es el del hermano de una de las entrevistadas: *“Mi hermano salía 4:30 de la mañana y luego se iba a trabajar por acá, por Yerbateros, llegar 7:30. Salía muy temprano y él nos contaba que tenía que caminar como ir a alcanzar al bus para poder alcanzar un asiento. Si él se paraba ahí nomás saliendo de la casa, en el paradero, no encontraba asiento. Nos decía: yo tengo que caminar hasta arriba para alcanzar asiento porque iba muy lleno. Era raro porque a las 4:30 el bus ya iba lleno. Su viaje era de 1:30 por lo que prefería ir sentado.”* (RES1). Esta experiencia llama la atención por ver cómo un vecino se organiza para poder tener una mayor comodidad en el transporte público: tiene que levantarse más temprano, realizar un tramo caminando y alejarse del lugar al que va para poder tener un viaje más tranquilo.

Los horarios de circulación del transporte colectivo tienen contrastes importantes: por un lado, empiezan a operar los buses desde temprano (3:30-4:00 a.m.) cuando todavía no amanece y ya desde esas tempranas horas es que se empiezan a llenar los buses; por otro lado, los horarios en la noche no son hasta tan tarde: solamente se puede tomar un bus con seguridad hasta las 9:30-10:00 de la noche. Incluso, algunos entrevistados señalan que solamente se pueden tomar buses hasta las 8:00 p.m. Estos horarios responden a la ubicación periférica de Pachacútec y a las desigualdades espaciales existentes: los vecinos de Pachacútec tienen que realizar recorridos extensos en tiempo y espacios por lo que tienen que salir muy temprano, mientras que la oferta de transporte colectivo tampoco puede operar hasta tan tarde para, justamente, empezar temprano al día siguiente.

Las mañanas son los horarios más rentables para los conductores de transporte colectivo, pero también para los vendedores ambulantes que desde muy temprano se posicionan próximo a los paraderos a ofrecer diferentes productos alimentarios, especialmente vinculados al desayuno. Aparte, resulta prácticamente imposible tomar transporte público colectivo a la 1-2 de la madrugada, lo que termina ocasionando escenarios complejos cuando ocurre un accidente o un problema a esas horas de la noche. Una entrevistada mencionaba que tuvo que salir de madrugada por un incidente con su mamá, pero no encontraba buses y aún menos la presencia de taxis en la calle. No tenía cómo salir de Pachacútec debido a que no contaba con alguna modalidad de movilidad personal por lo que tuvo que recurrir al apoyo de un vecino.

4.3. Mototaxis

Una modalidad distinta al transporte público colectivo es el de los mototaxis, muy importantes en la circulación y la movilidad dentro de Pachacútec. Al pasar los buses del transporte público solamente por las avenidas principales, los mototaxis son los que suben los cerros, los que entran por las calles pequeñas. *“Nosotros somos como alimentadores. Esenciales porque los buses no llegan a todas partes. Pachacútec no es una zona plana” (TRA4)*. Son varias las líneas de mototaxi (a falta de información pública de la Municipalidad de Ventanilla, se identificaron más de 45 empresas diferentes de mototaxis en Pachacútec) y trabajan desde paraderos: las empresas solicitan los permisos para tener el paradero, se hace la revisión técnica y operan desde ahí. Entre los mismos mototaxistas generan una competencia por acabar antes los viajes que hacen para poder retornar antes al paradero, poder estar antes en la cola y recoger más gente. En un paradero importante, un lugar de intermodalidad, puede haber más de una parada de mototaxistas. Están en diferentes esquinas y pueden ir a diferentes lugares del sector.

Las empresas y los paraderos de mototaxis se identifican según los colores. En el paradero Lubricantes hay una ruta que es celeste con amarillo y en el óvalo Labarthe otra que es verde con blanco y una más que es rojo con blanco. Los vecinos son los que mejor conocen estas especificidades según su lugar de residencia: aquellos viajeros habituales suelen tener relaciones cercanas con los conductores, que usualmente también son sus vecinos. Sobre el funcionamiento de los mototaxis desde paraderos, esto es algo particular de Pachacútec. En Ventanilla Centro no es así: van recorriendo los diferentes sectores buscando pasajeros. Desde la perspectiva de un empresario mototaxista, esto organiza mejor el transporte en Pachacútec: *“Pachacútec está bien organizado. Tiene paraderos, un color definido y el usuario sabe qué empresas lo han llevado. Se le queda el nombre de la empresa. En cambio, en Ventanilla, es un caos. Todo el mundo va por todos lados.” (TRA4)*.

Ilustración 9: Paradero Lubricantes



Fuente: Archivo personal

Los mototaxis cobran desde 1 sol y pueden llegar a costar mucho más dependiendo de la distancia que recorren. Algunos entrevistados comentaron que antes se podía pagar 50 céntimos, pero eso ya ha cambiado desde más de 5 años, algo ya visto como lejano. Lo normal es que el costo aumente considerablemente cuando se lleve más de una persona, no tanto por la distancia de la ruta. Sin embargo, si bien la mayoría de las rutas se realizan para moverse dentro de Pachacútec, dos conductores de mototaxis señalan que hay rutas excepcionales hacia Ventanilla Centro, a donde llegan a pagar hasta 15 soles por el viaje. Estas rutas las han realizado en horario cuando ya no pasa el transporte público colectivo (en la noche, pasadas las 10:00 p.m.). Los ingresos de los mototaxistas son diarios y oscilan entre 30 y 50 soles, variando mucho según qué tan rentables son los diversos paraderos en los que trabajan.

Sobre los horarios de operación de los mototaxis, varían mucho según las zonas. Por ejemplo, en el paradero Lubricantes, a veces se trabaja de amanecida según la demanda. Esto debido a la proximidad de dicho lugar con la avenida Topógrafos, una de las principales vías de acceso desde la zona norte de Pachacútec. En esos casos, empiezan a trabajar desde las 5 de la tarde y se amanecen quedándose hasta el día siguiente trabajando. Otros son los casos de aquellos mototaxistas que trabajan desde las 4 de la mañana para abastecer el paradero de “La 41” y terminan su jornada antes de las 5 de la tarde. De manera general, se indica que los mejores horarios son los sábados y domingos en la mañana debido a que son esos los días en los que más gente usa mototaxi: ir y/o regresar del mercado para hacer las compras de la semana.

Entre los mototaxis, hay dos tipos: los motokar y los bajaj. Los primeros son más potentes y funcionan con gasolina, tienen unos gastos de mantenimiento relativamente altos (80-90 soles) e implican un cambio de aceite periódico, además de un cambio de su filtro. Son mototaxis de pura fibra y tienen llantas grandes. En cambio, los bajaj son de pura lona, tubos y la moto, tienen llantas pequeñas, funcionan a gas y su mantenimiento está entre 30 soles al mes, que es solamente cambiar su aceite. Estos cambios tienen ciertas implicancias: el alquiler de la bajaj es más barato (entre 10 y 15 soles al día), mientras que las motokar se alquilan a 20 soles. Otro cambio es que solamente los motokar pueden subir los cerros. En cambio, la bajaj solamente va en la pampa ya que funciona a gas y no puede subir. Estos contrastes posibilitan divisiones de trabajo en los mismos paraderos: es el caso del Mercado Villa donde hay hasta 3 paraderos de mototaxis: unos que suben hacia los cerros, otros que bajan y otros que van por la misma avenida 225. Esto se repite en otros paraderos como “La 41” y en el AA.HH. Keiko Fujimori que justamente se encuentra en una parte alta y de pendientes marcadas de Pachacútec.

En el trabajo de campo se pudo entrevistar a empresarios dueños de flotas de mototaxis que cuentan con una federación de transportistas. Estos operadores de transporte operan desde el 2004, tienen empresas de transporte constituidas y cuentan con flotas de mototaxis de entre 35 y 50 unidades, respectivamente. Esta flota varía según el permiso que tienen y el tipo de paradero en el que trabajan. Son estas organizaciones federadas la forma que tienen los transportistas para presentar reclamos y generar espacios de diálogo con la Municipalidad de Ventanilla principalmente. Sobre su actividad cotidiana, comentan que es una gran complicación cuando llueve porque se ensucian más rápido las motos. Les es más complicado subir, se pueden llegar a atascar y tienen que pedir ayuda a algún vecino que se encuentre cerca.

Los empresarios de transporte menor resaltan el rol del mototaxi en Pachacútec: *“Tú puedes ver que hay pocas rutas de transporte público que circulan en Pachacútec. ¿Cómo hace el vecino de Pachacútec? Se abastece con el transporte menor. Es fundamental en Pachacútec. Como tú puedes ver, esas son las principales vías, pero las calles mayormente se encuentran deterioradas o en trocha. Por eso tú puedes ver que los mototaxis circulan por esas zonas y cumplen esta función para los vecinos. No tienen problema para ir por pendientes o ir por zonas que no se encuentren asfaltadas. Las calles son estrechas. Un vehículo de transporte público no puede pasar, pero el mototaxi sí.”* (GPU2). Además, se puede añadir que el mototaxi te lleva hasta la puerta de tu casa, lo que es mucha utilidad para los usuarios y se menciona que sirve en el caso de necesitar movilizar a personas en silla de ruedas que no pueden caminar hasta el paradero de bus, sino que tienen que ir de puerta a puerta.

4.4. Fiscalización

Un tema muy mencionado en las entrevistas es la fiscalización como una relación tensa entre transportistas y entidades públicas. Desde la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), se hizo un convenio con la Municipalidad de Ventanilla para coordinar la fiscalización. Esto se hace debido a un sentido práctico de poder contar con operadores locales de la zona para la fiscalización. Si bien la fiscalización del transporte público abarca todo el distrito, se focaliza en *“los puntos principales*

en los que abarcamos el tema de fiscalización porque justamente hay mayor densidad de transporte público” (GPU2). Estos son el paradero Centro y Teléfono, ambos en Ventanilla Centro y en el mercado Villa Pachacútec, en la zona de estudio de interés.

El control de fiscalización de transporte se enfoca principalmente en los buses de transporte público y los mototaxis. En el caso de los buses, se encuentran en los paraderos más importantes para ver si cumplen protocolos sanitarios y si es que cometen alguna falta de transporte. En el caso de los mototaxis, esto varía ya que principalmente se realiza el control mediante el uso de cámaras ubicadas en diferentes sectores de Ventanilla. Estas cámaras permiten ver la parte superior de los mototaxis, para identificarlos y, en caso de cometer una falta, saber su placa que está en la parte superior del vehículo. Según comentarios de trabajadores municipales, esto sirve para solucionar problemas de seguridad, principalmente robos: se puede identificar al propietario y de ahí aplicar la multa.

Sobre este tipo de accionar, los operadores y trabajadores del transporte sostienen diversas críticas. Una está centrada en *“el poco criterio que tiene el personal del ATU y de la policía de tránsito” (TRA1).* Se menciona que no realizan bien su trabajo por falta de criterio. En horas punta no puede hacer operativos según lo que contempla el reglamento, pero igual realizan dichos operativos. Desde el reglamento se busca que estos operativos no afecten a una gran cantidad de personas que se moviliza en transporte público, pero los operadores públicos igual realizan dichas acciones. Sobre este tema, es importante señalar que en ciertos casos el accionar desde la municipalidad varía al de la ATU o de la policía de tránsito. En el caso de la municipalidad se le da mayor importancia al transporte y movilidad de los vecinos, por lo que este tipo de manejo de los operativos se entiende mejor en relación al personal de la ATU.

Otra crítica que se maneja es en relación a las multas que tiene la ATU ante las faltas en el transporte: *“Para mí es peor, las multas son demasiado caras y no se ajusta a la realidad que tú vives. Tú ves un sueldo mínimo acá y es de... no llega ni a los 900 soles, sino estoy equivocado. Te ponen una papeleta y tú que quieres trabajar con tu carro, tienes que pagar una cuota mensual de 400 soles. Intervienen a tu carro y te ponen una multa de 2000 soles, ¿cómo pagas esa multa? No vas a poder pagar. Lo mejor es entregar el carro y que se lo lleven al depósito. Se lo llevan con una multa del 50% de una UIT. ¿Cuánto es? 2200 soles. Eso no se ajusta a la realidad que uno vive en el Perú.” (TRA1).* Se señala que las multas no guardan proporción con la realidad de los trabajadores transportistas. Además, este tipo de accionar se entiende vinculado a reducir el tránsito en Ventanilla sin considerar las necesidades la gente que ha perdido el empleo en la pandemia y que opta por empezar en el rubro del transporte.

Una tercera crítica que se realiza es a las prioridades en la fiscalización dado el contexto de pandemia: *“Lo que más les ha preocupado siempre ha sido la informalidad. Solamente cuando la cuarentena fue estricta, ahí se preocupaban. Ahora el protocolo les llega. Lo que más ven ellos es si eres formal o informal.” (TRA1).* Se enfatiza en que esto resulta problemático dada la crisis sanitaria y la necesidad de sostener protocolos y un distanciamiento social. Se indica que la fiscalización ya no le da tanta importancia a eso, sino que ahora han regresado a enfocarse en el control de la

informalidad. Esto se puede deber a cierto desajuste entre los objetivos de la ATU y otras entidades como el Ministerio de Salud.

4.5. Modos individuales: movilidad peatonal

El modo individual de desplazamiento más mencionado es la caminata: la gente en Pachacútec sale mucho a caminar. Si bien desde la municipalidad se tiene una mirada de que hay una dificultad de poder acceder a todos los recursos necesarios (farmacias, tiendas, mercados, deporte y salud) caminando, los entrevistados resaltan mucho la movilidad peatonal. Principalmente, se relaciona la caminata con la actividad de realizar las compras en los mercados cercanos a la vivienda. Así mismo, se relaciona con la opción de ahorrar dinero en otros modos: *“Todos caminan acá. La vida entera se la pasan caminando. No es una caminata de físico. Es a veces en plan ahorrarse una distancia.”* (TRA5). Esto permite ahorrarse 1-1.5 soles que podría costar la ruta en una combi o un microbús.

En el caso de la caminata asociada al mercado, se piensa más como una actividad de ir al mercado, pero no necesariamente regresar ya que ahí hay una carga mayor para la cual es de utilidad el mototaxi. La caminata al mercado es asociada por múltiples entrevistados con las mujeres de diferentes rangos etarios, aunque se enfatiza que más que nada son mujeres jóvenes (30-50 años) las que realizan dichos recorridos de entre 15 y 30 minutos y principalmente los domingos. La caminata también funciona para usos recreativos y deportivos, pero principalmente en la plaza central (o pampón) y en horarios de las mañanas. Sobre la percepción de seguridad, se indica que hay sectores peligrosos en los que hay que tener mayor cuidado y que por la pandemia *“se camina más que antes, pero con un mayor temor porque no hay mucha gente”* (EST2).

4.6. Modos individuales: bicicleta

Los diversos entrevistados enfatizan en la poca presencia de ciclistas en Pachacútec: *“Son tan pocos que no se puede ver ninguna tendencia si son hombres o mujeres”* (TRA5). Además, se menciona la ausencia total de ciclovías en un sector en el que, aparte de las principales avenidas, las calles no están pavimentadas. La actividad ciclista es valorada como un peligro ante la ausencia de vías adecuadas para circular. Se menciona que antes de bicicletas, debería haber pistas. No se la considera como una alternativa para ir a trabajar fuera de Pachacútec: *“es imposible que lleguen a su trabajo en bicicleta”* (RES1). Solamente hubo un entrevistado que mencionó haber visto gente que va en bicicleta a trabajar, un caso excepcional.

Dentro de los pocos usuarios, la bicicleta se asocia mayormente con jóvenes que usan la bicicleta como un deporte, no tanto en función de transportarse. También es el caso de niños que van a los parques con sus bicicletas para dar unas vueltas. En los sectores bajos de Pachacútec (AA.HH. Balnearios) sí se menciona cierta presencia de gente joven (entre 20 y 30 años) que usa la bicicleta para movilizarse dentro de Pachacútec. Como una alternativa, un entrevistado planteó una relación entre un posible aumento de ciclistas con una desaparición de mototaxis: son rutas cortas y similares y podrían estar compitiendo. Como un agravante más a la movilidad ciclista, se menciona

que hay muchas subidas y bajadas en Pachacútec: que resultaría muy pesado subir. Hacia el futuro podría ser una alternativa de recreación cuando se tengan parques más grandes.

Una mirada particular, desde la perspectiva de un ingeniero de transporte de la subgerencia de transporte de la Municipalidad de Ventanilla es la de no pensar en las ciclovías como dependientes de las pistas: pueden ser opciones en zonas en desarrollo porque puede haber ciclovías donde todavía no hay un contacto con un vehículo de transporte público. Esta mirada, desde un aspecto técnico, contrasta con las perspectivas de los vecinos, pero también con otras opiniones dentro de la municipalidad que no valoran la construcción de ciclovías que *“no funcionan porque todo está en pendiente”* y que se tiene que primero asfaltar y reparar las pistas en mal estado o que no se pueden intervenir porque son competencia de la Provincia del Callao, o que el presupuesto no puede ir destinado a dichas obras.

4.7. Modos individuales: moto lineal y autos privados

Los entrevistados de Pachacútec señalan que hay un aumento de motos lineales en el sector, siendo principalmente hombres los conductores de las motos. El aumento de este modo de moverse se asocia con que hay más población que se desplaza dentro del distrito. También se relaciona esta mayor presencia de motos lineales con el aumento del reparto de alimentos y de los aplicativos de reparto: se concentran próximos al paradero Lubricantes donde hay varias pollerías, panaderías y pizzerías. Las motos lineales también se asocian a una problemática de un aumento de una modalidad de robo al paso en moto y con pistola. Sobre autos privados, no se menciona que haya aumentado mucho: *“acá poca gente tiene movilidad propia” (ACL1)*. Ante esta ausencia, resalta el rol de los taxis colectivos que operan desde las 4 de la mañana para poder realizar rutas con mayor comodidad.

4.8. Evolución de las infraestructuras y de la oferta del transporte (desde 2010 aproximadamente)

Las avenidas principales de Pachacútec son la infraestructura primordial dentro de la movilidad y el transporte en el sector. Pese a esta relevancia, es recién de hace 12 años aproximadamente que se han asfaltado avenidas como la 225 y la 200 Millas. Se indica que entre el 2008 y el 2009 que se realizaron estos cambios. Esto contrasta con el estado de las vías principales en Ventanilla Centro, donde sí se cuenta con estas vías asfaltadas hace más tiempo y ya se encuentran en una etapa de mejoramiento de pistas, veredas y de la señalización e implementación de dispositivos de control de tránsito (rompe muelles). Como señalan algunos entrevistados, se ha visto un crecimiento en el distrito en cuanto a infraestructura de transporte como el mejoramiento de las vías mencionadas y la instalación de paraderos de transporte.

Ilustración 10: Avenida 225



Fuente: Archivo personal

Sobre otras infraestructuras de transporte, son diversos los proyectos que mencionan los entrevistados y responden a diferentes problemáticas en Ventanilla y Pachacútec. El primer proyecto que mencionó un vecino es el de extender una futura línea del Metro de Lima para que llegue hasta Ancón, pasando a unos metros de la avenida Néstor Gambetta. Indemnizar a quienes residen cerca. Se menciona que ese proyecto está hace 10 años. El segundo proyecto mencionado es sobre la congestión generada por la presencia de tráileres: hacer una pista por encima de la avenida La Playa por donde vayan esos vehículos: el Plan Vial Norte para tener otro acceso al puerto: iba a entrar desde Lurín, pasar por la playa y terminar en Canto Grande. Se menciona que el proyecto estaba hace una década, pero que no pasó de una promesa.

El tercer proyecto que se menciona es abrir otra salida a la altura de La Pampilla, pasar por Mi Perú y descongestionar la avenida Gambetta. Que los tráileres ya no tengan que recalentar su motor al bajar por dicha avenida y que tengan otra vía exclusiva. Esto serviría para disminuir la cantidad de accidentes viales en Ventanilla. Algo importante a precisar sobre estos proyectos es que responden más a las expectativas de los entrevistados sobre el transporte público en Ventanilla y no necesariamente a un sustento técnico o a una verificación de que se hayan realizado las reuniones y planes señalados. Por eso, no sorprende que una dirigente vecinal en Pachacútec mencione que no se les ha presentado ningún proyecto de transporte, ni una promesa ni nada.

Otro cambio relacionado al último lustro en el sector del transporte tiene que ver con la presencia de mujeres en dicho rubro. En un trabajo predominantemente masculino, empiezan a trabajar mujeres principalmente como cobradoras. Ha empezado a aparecer el transporte como una opción de trabajo para las mujeres: *“Ahora tenemos esa oportunidad que nos dan de poder desenvolvernos en diferentes áreas. Las mujeres estamos demostrando que estamos en la misma capacidad. Esto ha surgido desde las mismas mujeres” (EST2)*. Diferentes entrevistados mencionan que el ingreso a trabajar como cobrador suele ser desde algún contacto de un conocido, pero principalmente de un familiar que también trabaja en el rubro. Esto es similar en el caso de las primeras mujeres transportistas en Pachacútec que ya son cobradoras de la ruta “La Roma”, pero también conductoras de “Modasa”. Se destaca la importancia de campañas como “Ni Una Menos” en difundir un mensaje de mismas oportunidades para poder salir de la casa, ver la realidad y enfrentarse a ella.

Sobre los cambios en la oferta del transporte, se hacen comentarios sobre dos modos: los taxis colectivos y las motos lineales. En el primer caso, se menciona que este modo se ha ido implementando desde el 2010, aproximadamente. Las primeras rutas de colectivos eran de Pachacútec a Puente Piedra y ya hacia el 2012 empezaron a haber rutas hacia Ventanilla y hasta el aeropuerto. De todos modos, se mantiene que la mayor cantidad de viajes en taxis colectivos es hacia Lima Norte y no tanto yendo por la avenida Néstor Gambetta. En el segundo caso (motos lineales), se comenta que han aumentado considerablemente durante la pandemia, pero que este cambio ya se empezaba a identificar desde el 2012-2013 cuando empezó a aumentar la cantidad de motos de manera paulatina.

5. Rutinas de movilidad

Las rutinas de movilidad se dividen según dos criterios: en primer lugar, cómo es que los entrevistados entienden que son los perfiles de los viajes en Pachacútec (Horarios, según zonas, asociados a cierta actividad o a cierto tipo de trabajador); en segundo lugar, según la descripción de los mismos viajes que tienen los entrevistados. Estas dos miradas permiten plantear una comparación entre la percepción de los viajes en el sector y los viajes en sí mismos, considerando la diversidad de perfiles que fueron entrevistados.

5.1. Perfil de los viajes

Un aspecto muy importante al momento de iniciar a hablar de los perfiles de viajes es el de los horarios. Se tiene que tener en cuenta que los viajes hacia Lima demoran, por lo menos una hora y media. Esto implica que se tenga que salir entre las 4:30 y las 5:00 de la mañana como máximo para poder llegar a sus respectivos centros de trabajo. Según un entrevistado de la municipalidad, la congestión vehicular se genera principalmente en el óvalo Gambetta, por el cruce del río Rímac. A esto no ayuda que solamente se tenga una vía de salida hacia el sur: la avenida Gambetta. Esta constante congestión vehicular en las mañanas cambió en los primeros meses de la pandemia: el mismo entrevistado señala que había llegado a tomarle solamente 25 minutos en llegar a Ventanilla:

“Más me he tardado por los controles que había. No había nada, absolutamente nada. Manejaba solo” (GPU1). De todas maneras, señala que él siempre veía la congestión del otro lado porque cuando él llegaba a Ventanilla, los vecinos estaban saliendo del sector; y cuando el salía, ellos estaban regresando.

Como ya se ha mencionado, son dos los tipos de rutas de salida de Pachacútec: por la avenida Néstor Gambetta y por la carretera Panamericana Norte. Estas dos rutas se relacionan con cierto tipo de actividades laborales. En el caso de la Gambetta, se menciona que la principal referencia laboral próxima es desde la altura de La Pampilla: una refinería a unos 5 kilómetros de Ventanilla Centro y a 9 kilómetros de Pachacútec. Son diversas las empresas que operan ahí, muy vinculadas al trabajo portuario. Por el tipo de trabajo operario, son mayoritariamente hombres los que están asociados a dichas actividades laborales: *“Bastante gente que vive acá trabaja en La Pampilla. Desde ahí, vas bajando a Marques que hay empresas. En Oquendo hay empresas, la gente trabaja ahí. Son operarios.” (EST2).* Además de lo anterior, esta vecina de Pachacútec y residente en Balnearios (sector sur de Pachacútec), plantea una división laboral de género y de rutas: más hombres que realizan trabajo como operarios en el camino al Callao y más mujeres que trabajan en mercados hacia Puente Piedra.

Puente Piedra y la carretera Panamericana están asociadas a la actividad comercial. En el caso de un entrevistado que vive hacia el sector norte de Pachacútec (AA.HH. Hiroshima), señala que Puente Piedra es el centro comercial más común y que, por eso, la mayoría de los viajes son por la Panamericana. Al ser una movilidad asociada a las mujeres, se relaciona con actividades del cuidado y de abastecimiento como es hacer las compras para la casa. De esta manera, se producen viajes poligonales en dirección al mercado Huamantanga y proximidades. Es tan importante el vínculo con Puente Piedra, que incluso las bodegas de Pachacútec se abastecen en dicho mercado. La ruta de bus más asociada a estos viajes poligonales es la ruta de La Lorito: *“Se ve que en el Lorito se montan muchas mujeres. Para ese lado se ven las personas que trabajan en centros comerciales y así, pues.” (RES7).*

Estas diferencias entre vías de salida de salida de Pachacútec y tipo de actividad laboral influyen también en cómo es que se entiende el sector. Tanto desde la perspectiva municipal como desde los entrevistados, se menciona que el distrito (Pachacútec) está *“partido en dos”*. Por un lado, los AA.HH. al sur más vinculados a la salida por la avenida La Playa; por otro lado, aquellos AA.HH. al norte y vinculados a la salida por las avenidas Los Arquitectos y Topógrafos. Esto no solamente los viajes por motivo laboral, sino también los relacionados al ocio, la recreación y el abastecimiento: una división dentro de la zona debido a la distancia a las vías principales de salida y la ausencia de vehículos particulares. La presencia/ ausencia de las rutas de transporte público termina influyendo mucho en los tipos de viajes que realizan: *“Yo estoy en Mercado Villa y quiero tomar mi carro para ir al aeropuerto: no hay carro. Hay uno que es una combi, pero tienes que hacer dos rutas. La mayoría de personas busca su facilidad. Un trabajo cuyo vehículo te ahorre tu pasaje, que no tomes dos buses porque el pasaje ha subido.” (EST2).*

En relación a los viajes según algún tipo de actividad laboral específica y no necesariamente vinculada a una ruta por una de las dos vías de salida, aparece el caso de la movilidad de las

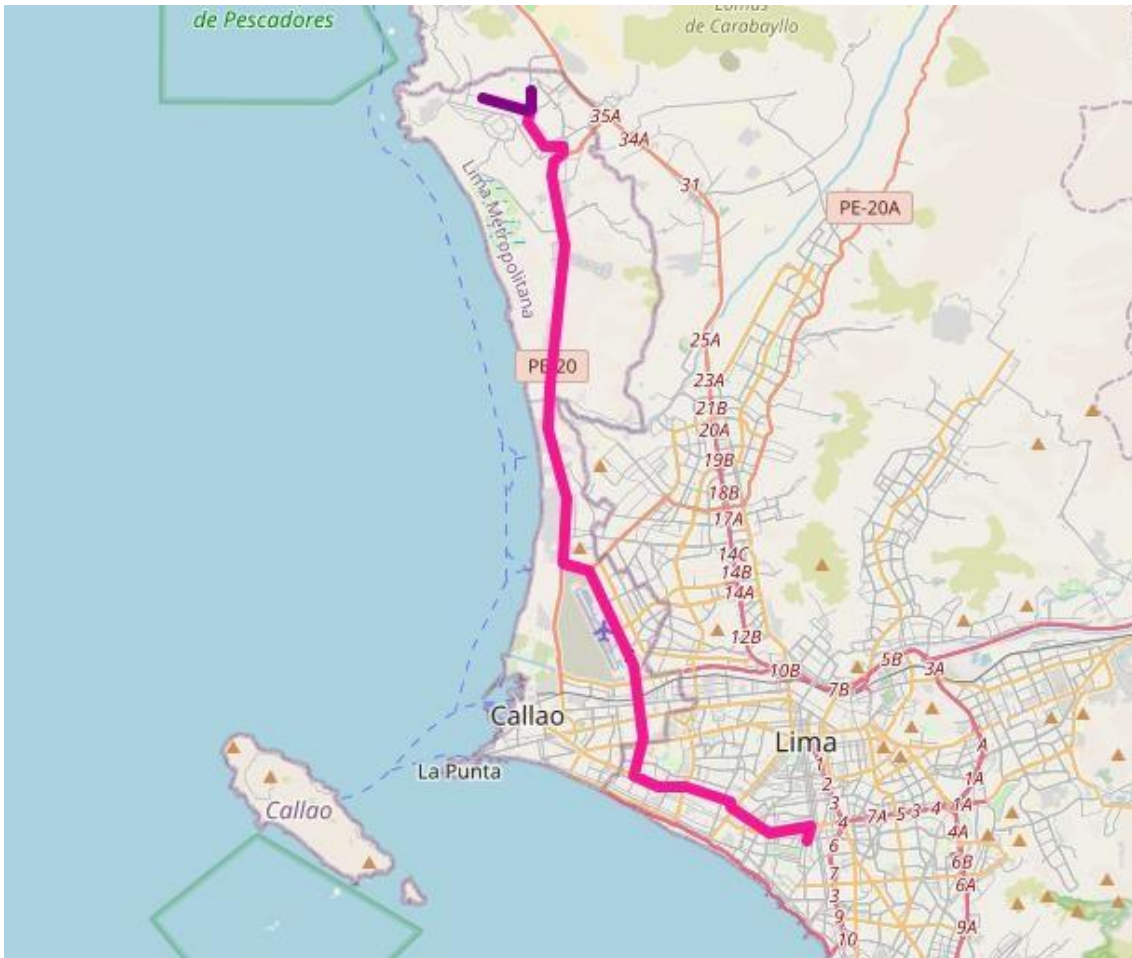
trabajadoras del hogar. Una entrevistada menciona que de joven realizó dicha actividad laboral. Fue al local de una empresa que requería trabajadoras del hogar y que se ubicaba cerca al mercado Villa Pachacútec. Su experiencia fue negativa, pero más allá de eso, pudo ver que había una gran cantidad de mujeres, *“en su mayoría señoras”* que trabajaban de lunes a viernes cama adentro y regresaban a sus domicilios el sábado en la tarde o ya los domingos. Lo particular de esta actividad es que la entrevista menciona que los distritos que principalmente requieren trabajadoras del hogar son La Molina, San Borja, Surco y están a una larga distancia de Pachacútec. *“Es un viaje de cono a cono, de 4 horas”*. En comparación con otras rutas laborales, tienen una considerable mayor extensión en viajes que pueden ser paradas, *“con toda la bulla, con todos los baches”* y con el agravante de la congestión vehicular.

5.2. Descripción de viaje principal y de actividades complementarias según entrevistados

Habiendo visto algunos patrones generales sobre los viajes de los vecinos de Pachacútec, se pasará a desarrollar los viajes particulares de los entrevistados. En total son 15 los entrevistados que describieron las características de sus viajes principales y las actividades que derivaban de dichos viajes.

El primer caso es el de un sacerdote que reside en el AA.HH. Hiroshima. Él comenta que parte importante de sus actividades las realiza en su iglesia, pero que también realiza actividades pastorales fuera de Pachacútec. En promedio, sale de Pachacútec entre 3 y 5 veces por semana. Eso ha vuelto a la normalidad al ya haber pasado las etapas de mayores restricciones por el confinamiento. Tiene un vehículo particular que le ha prestado un vecino y sale a diferentes zonas de la ciudad: Surco, Puente Piedra, San Juan de Lurigancho, San Miguel, etc. Es una persona sin una rutina diaria de movilidad, sino que cambia mucho según los compromisos que vaya asumiendo. La única ruta que mantiene constante es la de ir a una iglesia en San Isidro de la congregación a la que pertenece, a donde va todos los jueves (ver mapa 6). Antes de la pandemia iba en bus, pero ahora en vehículo privado. Sobre su movilidad poligonal, sus compras las realiza en el mercado Villa Pachacútec y otras veces en un mercado en el AA.HH. Keiko Fujimori porque ahí cerca tiene una capilla.

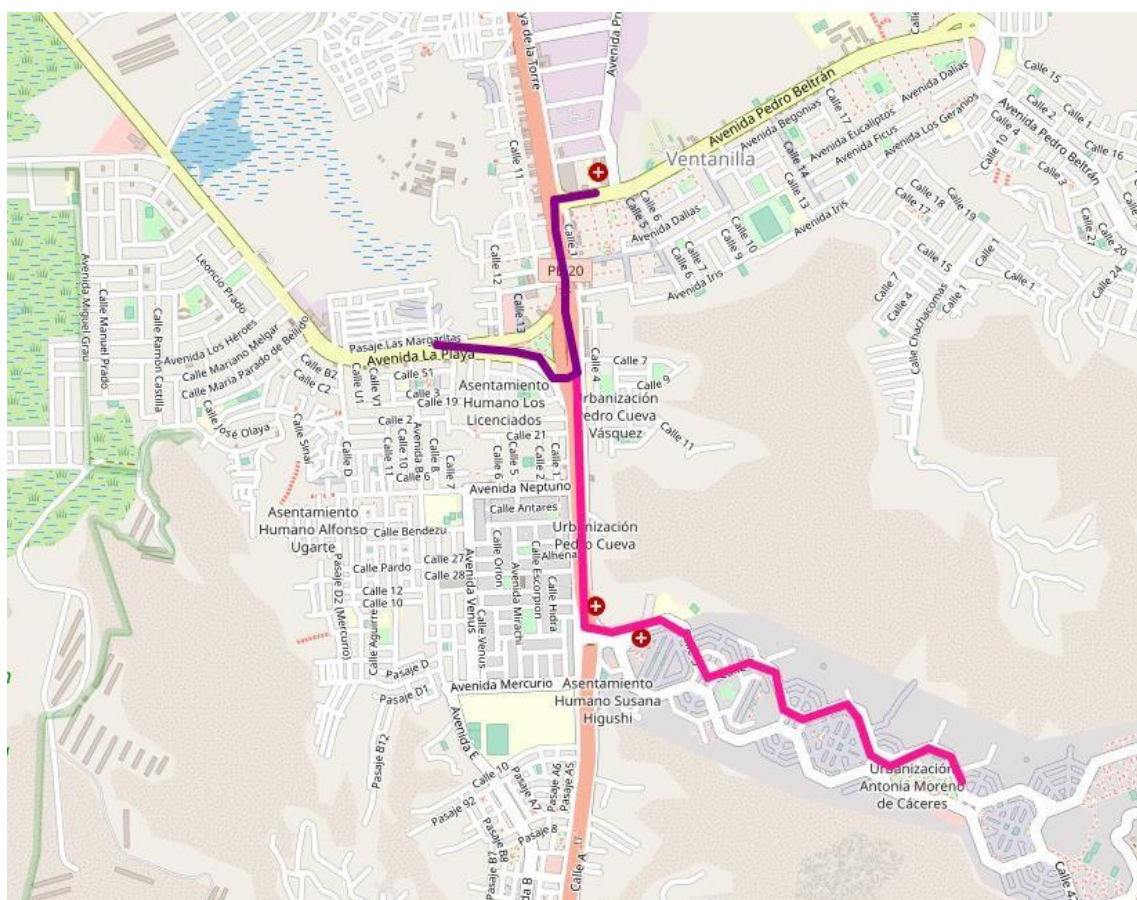
Mapa 6: Rutas de ACL1



Fuente: Elaboración personal

El segundo caso es el de un operador de transporte en una ruta de taxi colectivo de Ventanilla Centro a Puente Piedra. Reside en el quinto sector de la urbanización Antonia Morena de Cáceres. Él se desplaza en vehículo privado y su lugar de trabajo está relativamente cerca de donde vive (ver mapa 7). Sobre otras rutas, menciona que va a diferentes lugares del Callao, pero no especifica. Debido a la pandemia, ha reducido los viajes fuera de Ventanilla y principalmente va a hacer sus compras de abastecimiento al mercado y a dos supermercados del sector: Metro y Plaza Vea que le quedan cerca de donde trabaja.

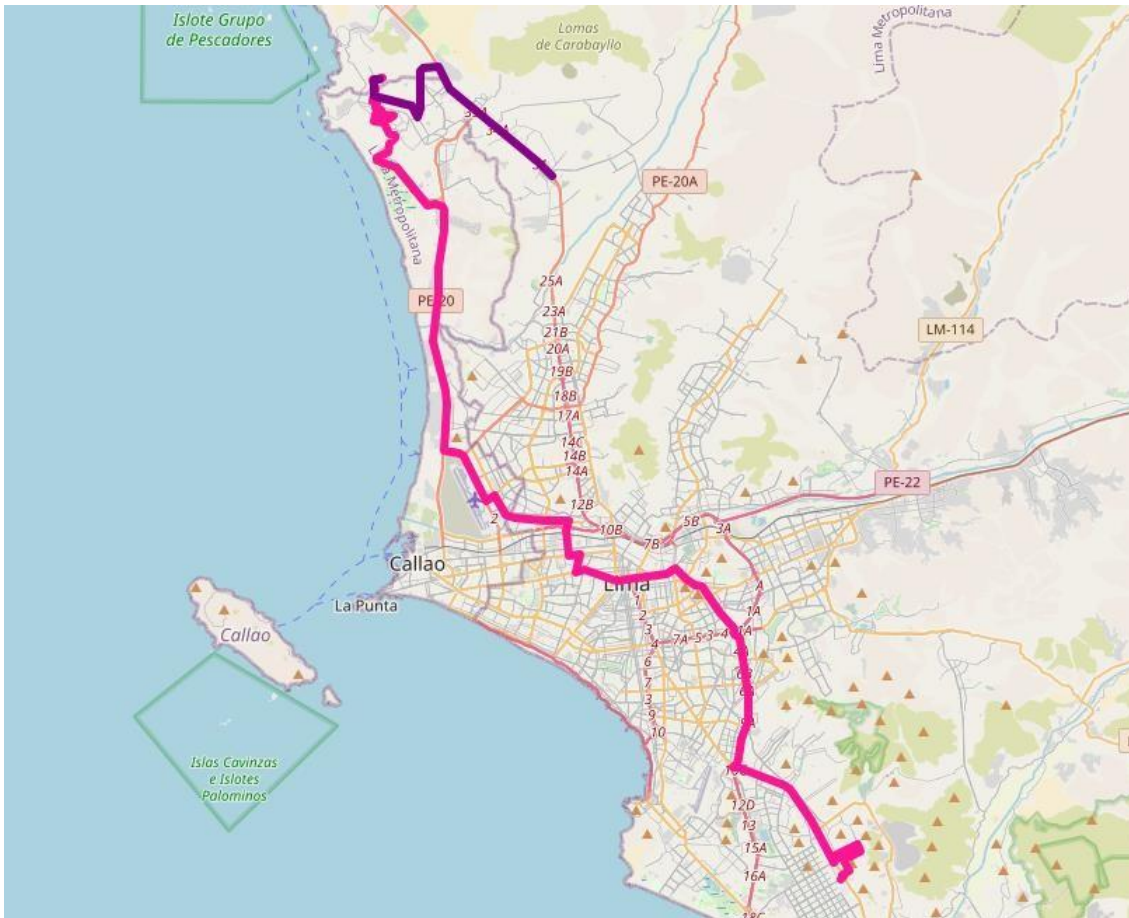
Mapa 7: Rutas TRA1



Fuente: Elaboración propia

El tercer caso es el de un conductor de transporte público colectivo de la ruta “La Moradita” que inicia desde Santa Rosa, por el estadio Profam hasta Villa María del Triunfo. Ese es su recorrido habitual ya que trabaja 96 horas semanales, realizando 2 vueltas completas en la ruta mencionada (ver mapa 8). En relación a otros desplazamientos no habituales menciona diferentes lugares: Puente Piedra, Ventanilla, Pro, Villa el Salvador y Santa Anita. Varían según los compromisos que tenga. Lo más habitual es que vaya a Puente Piedra a visitar a su madre y sus hermanos. Sus compras habituales las suele realizar en el mercado Hatun Inca durante los fines de semana.

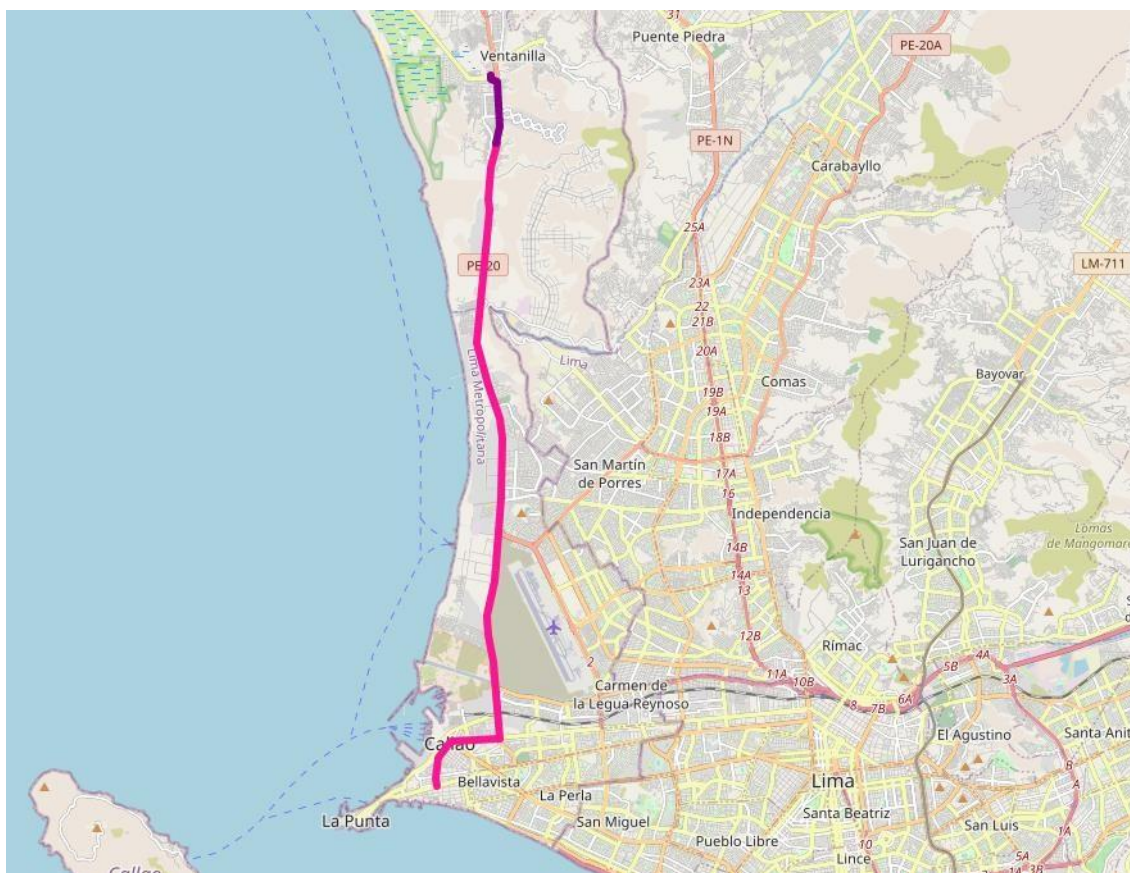
Mapa 8: Rutas TRA3



Fuente: Elaboración propia

El cuarto caso es el de un trabajador de carga y descarga de hidrocarburos en el puerto del Callao (ver mapa 9). Él señor comenta que le gusta salir bastante temprano a trabajar, por lo que se demora un aproximado de 40 minutos cuando sale a las 5 de la mañana. En cambio, si sale a las 8 de la mañana, se demora un poco más de una hora. Menciona un problema con los tráileres que se adueñan de las pistas y generan más congestión vehicular llevando a que las combis salgan por las calles aledañas. El pasaje de su residencia en Naval hasta su trabajo le cuesta 3 soles. En caso quiera tomar colectivo, le cobran 7 soles. De rutas complementarias, menciona el mercado Milagros que está a unas pocas cuadras de su casa. Cuando va a regresar del mercado, toma un mototaxi para llevar sus paquetes y le cobran entre 3 y 4 soles.

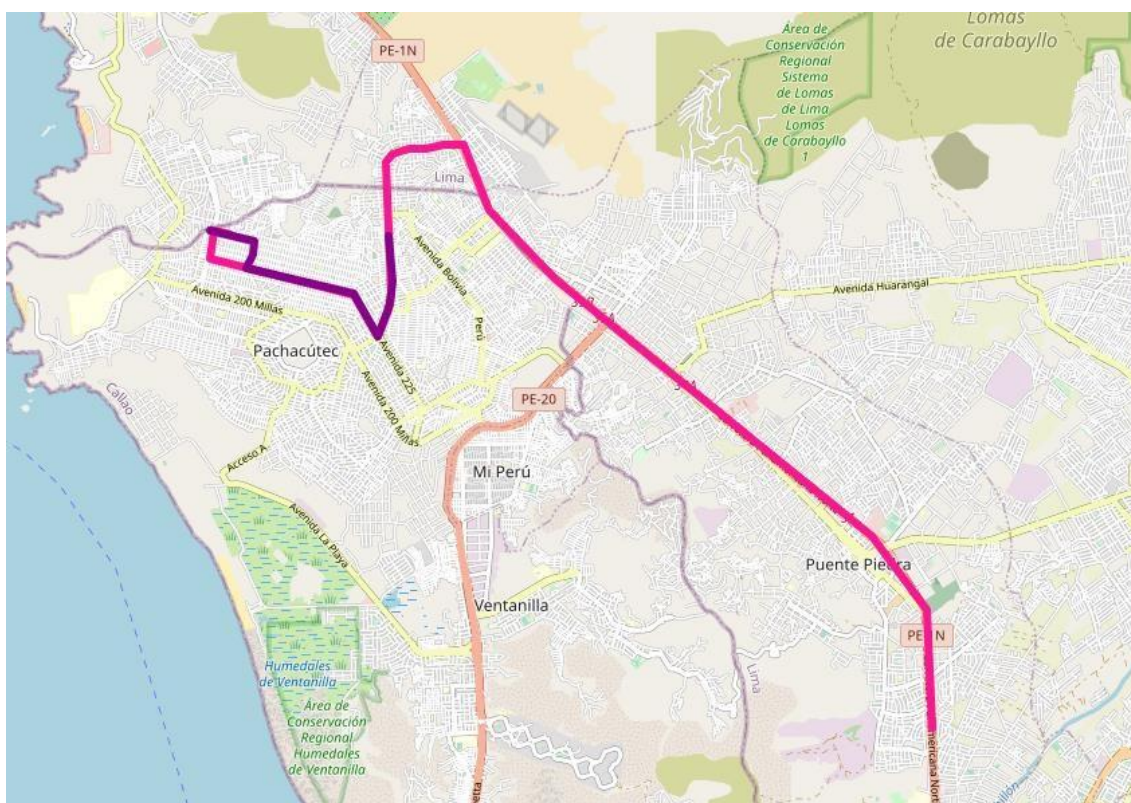
Mapa 9: Rutas ACL3



Fuente: Elaboración propia

El quinto caso es de un residente del sector A1 de Pachacútec que tiene dos trabajos principales: como operario de Sedapal y como preparador de calzado. En el caso del primer trabajo, no tiene que salir de Pachacútec, sino que camina unos 10 minutos y llega. En el caso del segundo trabajo, sí tiene que salir hasta Pro y tiene que tomar la ruta de El Tigrillo que llega desde Santa Rosa (ver mapa 10). Comenta que este viaje es pesado porque tiene que ir una hora sentado. En la ida, los carros pasan rápido (10 minutos aproximadamente), pero en la vuelta demoran más (30 minutos). El pasaje está 2.5 soles. Sobre sus rutas complementarias, son principalmente a mercados cerca a su casa. Otro viaje complementario es visitar a su suegra, que vive también en Pachacútec por lo que puede tomar un bus (1 sol) y llegar en 15 minutos hasta su casa.

Mapa 10: Rutas ACL4

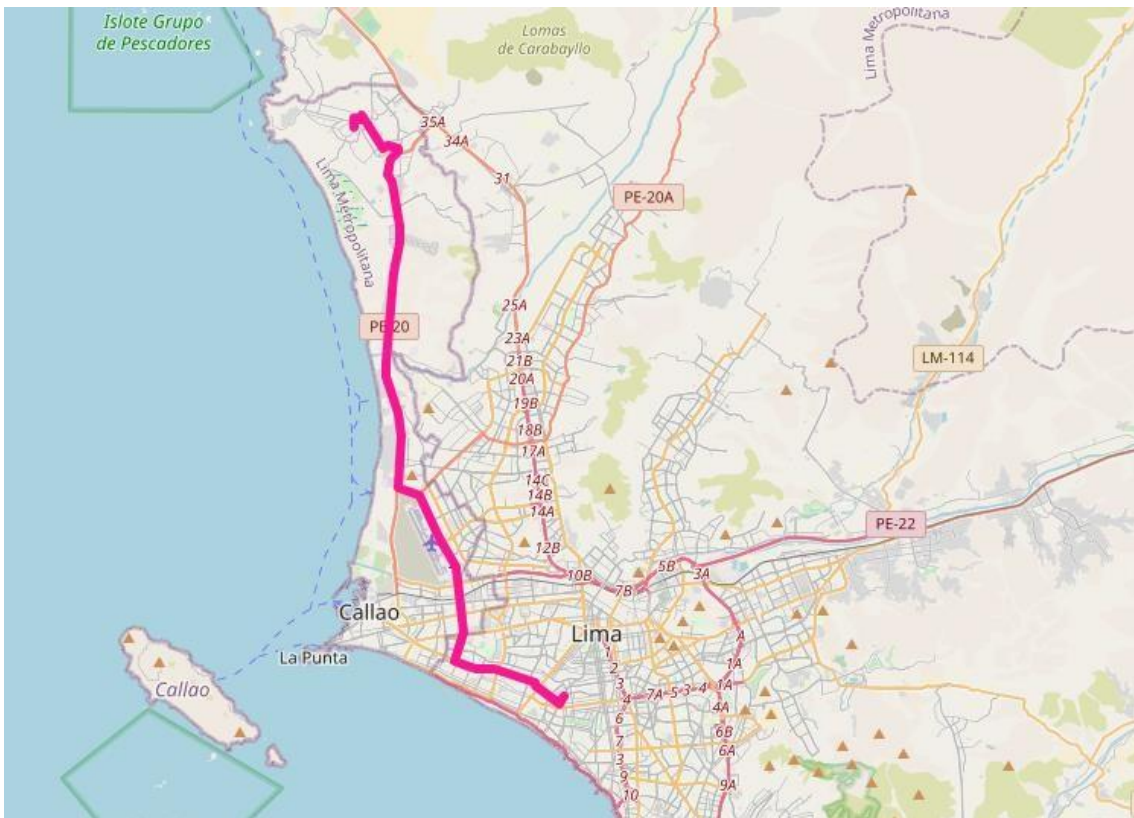


Fuente: Elaboración propia

El sexto caso, es de una estudiante del ejército y trabajadora de serenazgo en Ventanilla. Comenta que, para llegar al cuartel del Rímac, tenía que tomar entre 2 y 3 buses. Comenta que una vez quiso caminar para evitar pagar tanto y le terminaron robando en el Rímac. En relación a las rutas complementarias, esta entrevistada señala que tiene que ir caminando por el sector como parte de su trabajo. Indica que evita tomar mototaxis para ahorrar y poder hacer ejercicio. De manera general, señala lo complicado que es salir a realizar actividades recreativas o de ocio: tiene que tomar más de 1 bus o caminar varias cuadras para poder ir a lugares como centros comerciales o cines o al parque de las leyendas. Indica que todo le queda lejos por estar en la punta del cerro por lo que tiene que salir 2 horas antes. Al ser una actividad con una circulación rotativa, no se considera un mapa en particular para describir su movilidad cotidiana.

El séptimo caso, es el de una estudiante universitaria de educación. Antes de la pandemia, ella salía a las 4 de la mañana para poder llegar a tiempo a sus clases. Caminaba hasta el paradero Lubricantes. Desde ahí, tomaba un carro que la llevara hasta Ventanilla donde subía a la JV. Esta la dejaba en el cruce de las avenidas Faucett con La Marina donde tomaba un cuarto modo que la dejaba en la puerta de su universidad ubicada en San Isidro, a la altura de la avenida Salaverry (ver mapa 11). Sobre las actividades complementarias, comentaba que le gustaba bastante salir con sus amistades a pasear o a ir al cine, aunque no llegó a delimitar lugares específicos. Ahora ha empezado a dictar clases, por lo que tiene una constante situación de inmovilidad.

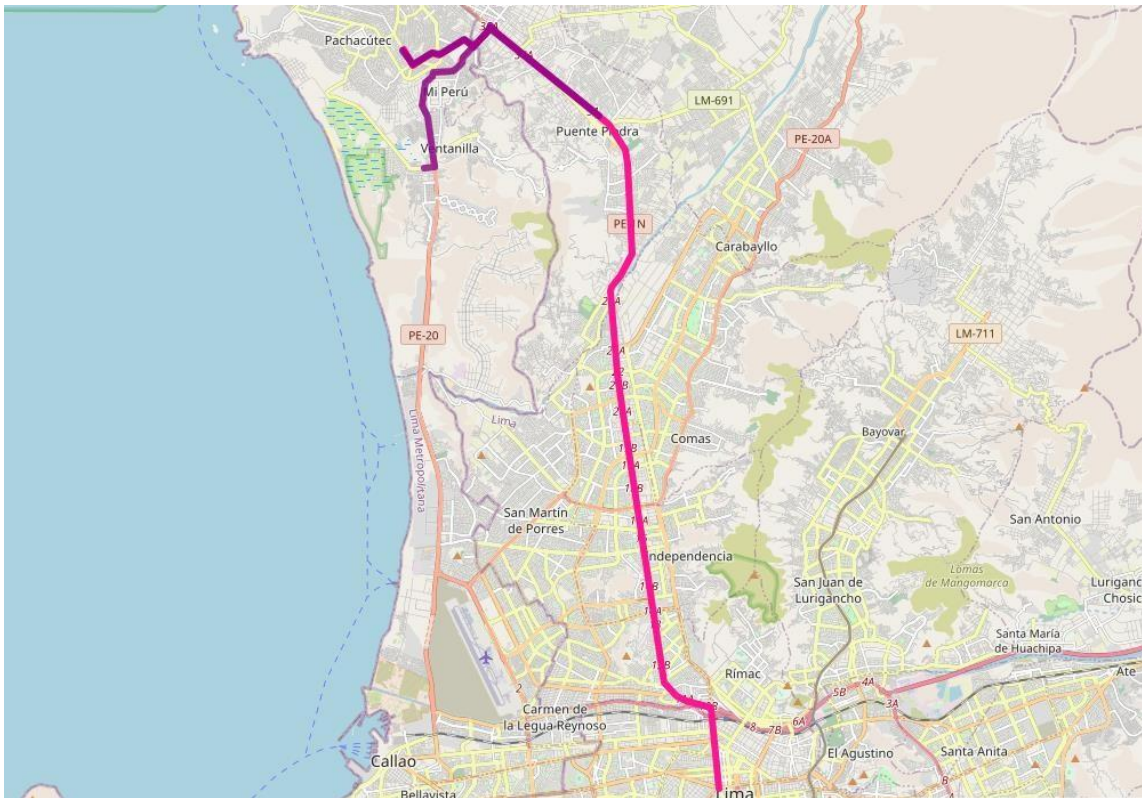
Mapa 11: Ruta EST3



Fuente: Elaboración propia

El octavo caso, es el de una estudiante técnica de contabilidad. Antes de la pandemia, tenía dos opciones para llegar a su instituto. La primera, era tomar la ruta de la 41 que la dejaba en la puerta de su instituto. La segunda, si es que no llegaba a tomar la 41 porque llegaba tarde, era tomar un colectivo u otra ruta que la llevara hasta Puente Piedra. Desde ahí, tomaba la ruta de la Tigrillo que la dejaba en la misma Plaza Bolognesi que estaba a unas cuadras de su instituto (ver mapa 12). De regreso, la 41 la traía directo y ahí sí no tomaba la Tigrillo porque la dejaba más lejos de su casa, a la altura del mercado Villa Pachacútec. Sobre sus rutas complementarias, comenta que suele ir hasta Ventanilla Centro para realizar trámites, aunque también a Puente Piedra, específicamente al mercado Huamantanga para hacer sus compras para la semana. Van en combi y regresan en colectivo por la carga que llevan.

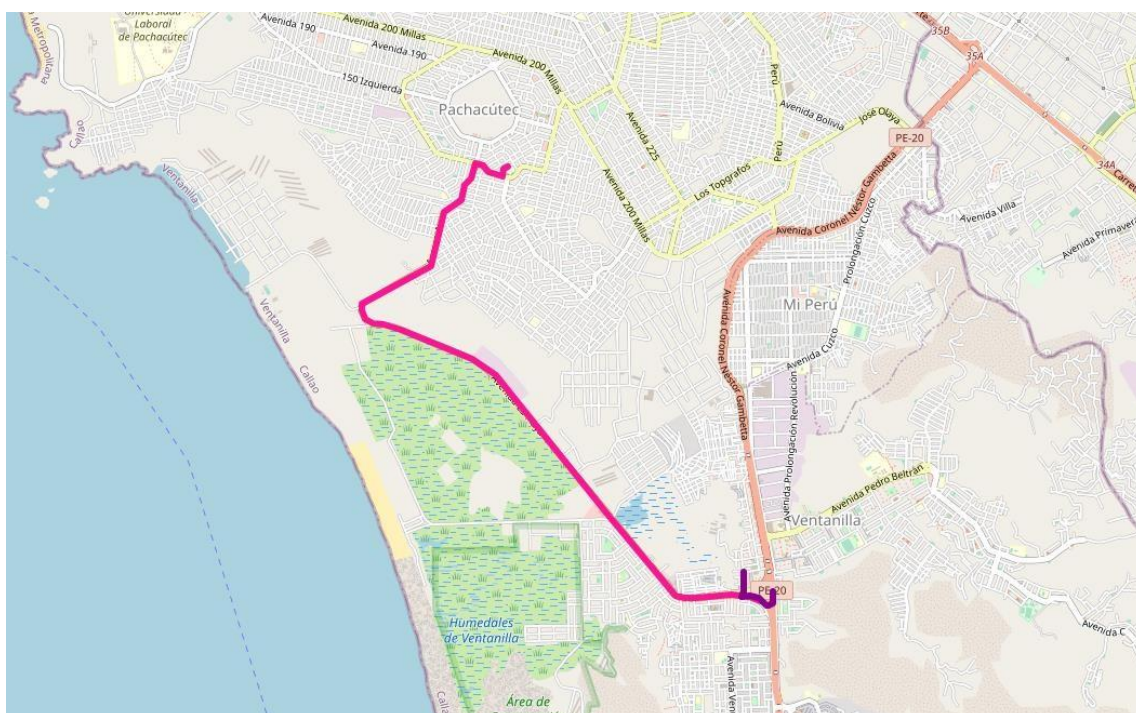
Mapa 12: Rutas EST4



Fuente: Elaboración propia

El noveno caso, es el de una trabajadora de ONG como promotora social cuyo trabajo estaba a la altura de Ventanilla Centro. Al ella vivir cerca al AA.HH. Balnearios, tomaba la ruta de La Roma o de La Morada (ver mapa 13). Sobre rutas complementarias, estas formaban parte de su ruta principal al trabajo ya que su oficina quedaba cerca de mercados y el supermercado Metro. El tiempo que le demora en realizar la ruta es de no más de media hora. El pasaje de bus le costaba 1 sol, tanto de ida como de vuelta. Comenta que era una complicación realizar ese viaje porque el bus siempre iba lleno tanto para ir como al momento de regresar.

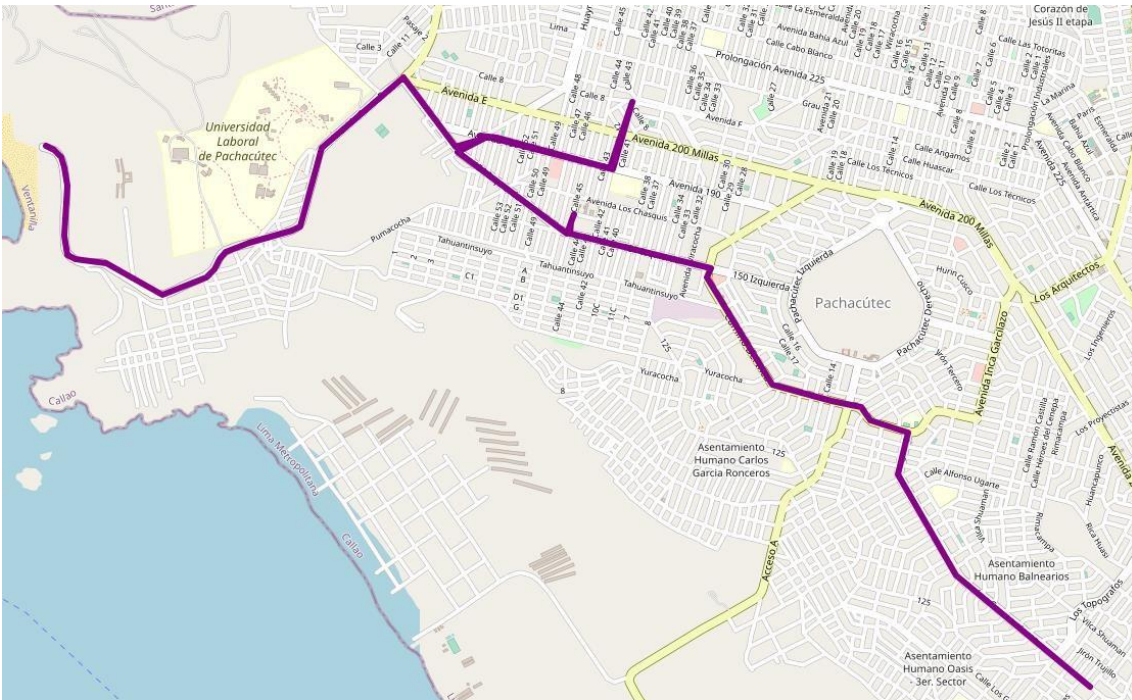
Mapa 13: Rutas RES1



Fuente: Elaboración propia

El décimo caso, es el de una psicóloga que trabaja desde casa haciendo consultas psicológicas a estudiantes de colegio. Por la actividad que realiza, no tiene que salir mucho de su casa por trabajo. De todos modos, tiene un conjunto de rutas complementarias (ver mapa 14) dada su práctica religiosa y actividad parroquial: va a la parroquia Solano, la parroquia Padre Cristo y la de Virgen de Fátima de COPRODELI. No tiene una experiencia en relación al transporte público ya que realiza dichas rutas con un vehículo particular de su familia y junto a su esposo. Además, va a la playa de Pachacútec, Bahía Blanca cuando necesitan un descanso o para jugar con sus hijos. Esa ruta no les demora más de 10 minutos y la hacen en diferentes momentos de la semana, pero en las mañanas o tardes antes de que anochezca porque no hay iluminación. Para realizar compras al mercado, también va en vehículo privado. Comenta que antes de vivir en Pachacútec, sí tenía hábitos vinculados a la caminata, pero que estos se complicaron al mudarse por la arena y el barro en las vías próximas a su casa. En la playa sí puede realizar dicha actividad, más vinculada a la recreación. No tiene hábitos de ir a parques próximos a su casa.

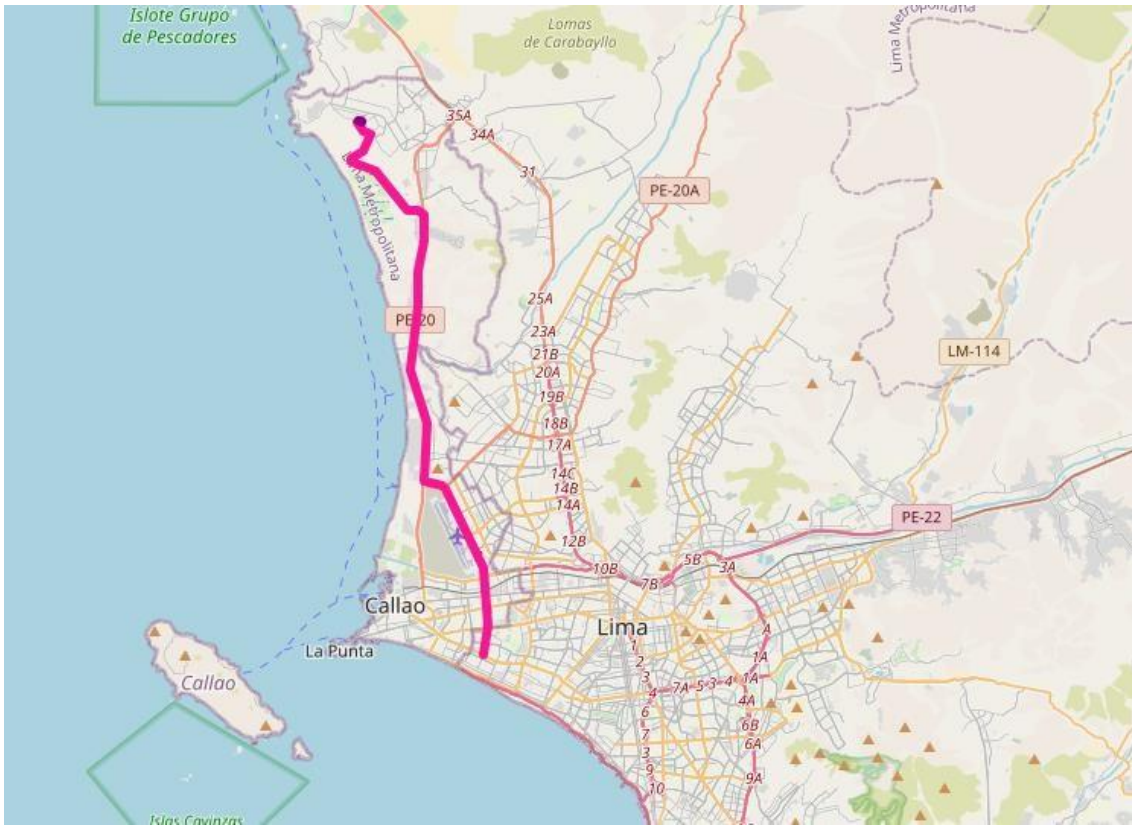
Mapa 14: Rutas RES2



Fuente: Elaboración propia

El onceavo caso, es el de una trabajadora del hogar que reside en el AA.HH. Pesquero III. Ella trabaja en un Domicio ubicado en San Miguel, cerca al cruce de las avenidas Faucett y La Marina (ver mapa 15). Sale de su casa a las 5 de la mañana e inicia su recorrido de regreso a las 4 de la tarde, el tiempo aproximado que demora es de una hora y veinte minutos y el pago por trampo es de 3.5 soles, gastando un total de 7 soles por viaje completo: un 11% de sus ingresos. Antes de la crisis sanitaria, trabajaba de lunes a sábado, pero debido a los contagios y al cuidado de su hijo en sus clases virtuales, ahora trabaja solamente tres días a la semana. Comenta que la mayor congestión vehicular se forma al regresar, especialmente debido al terminal pesquero en la avenida Néstor Gambetta, donde se atorán por los tráileres. En general, señala que la experiencia de viaje no es placentera debido a que hay mucha gente que sube y casi nunca el bus está vacío, ni siquiera ahora por el contexto sanitario. Sobre sus rutas complementarias, la principal es al mercado Pesquero que está a pocas cuadras de su casa. Elige este mercado porque no le implica tener que pagar un pasaje de bus adicional.

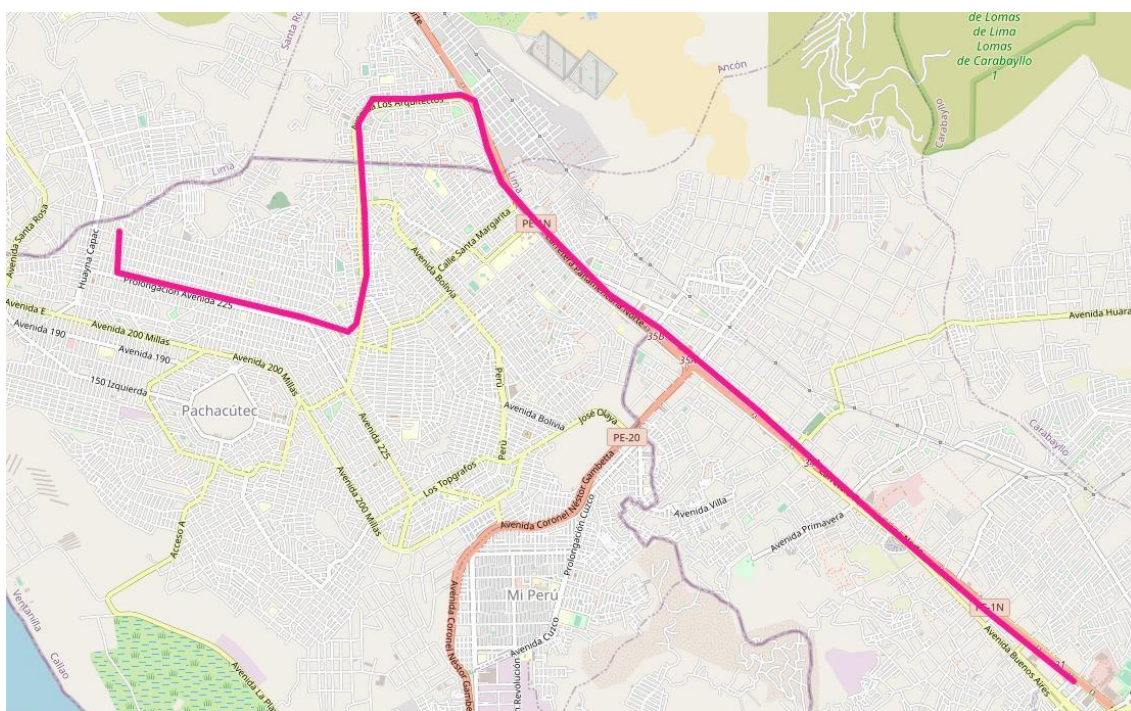
Mapa 15: Rutas: RES3



Fuente: Elaboración propia

(RES4) El doceavo caso, es el de una trabajadora comerciante. Ella va por toda la avenida 225 y luego agarra toda la Panamericana hasta el mercado Huamantanga donde trabaja (ver mapa 16). La ruta que toma suele ser El Tigrillo, el tiempo que demora es de media hora, la espera del bus es de entre 10 y 20 minutos, considera que la ruta es segura, pero no cómoda y el transporte público es esencial en su movilidad porque es la única forma de continuar con su actividad como comerciante. No menciona otras rutas complementarias, especialmente porque sus compras las realiza en el mismo mercado.

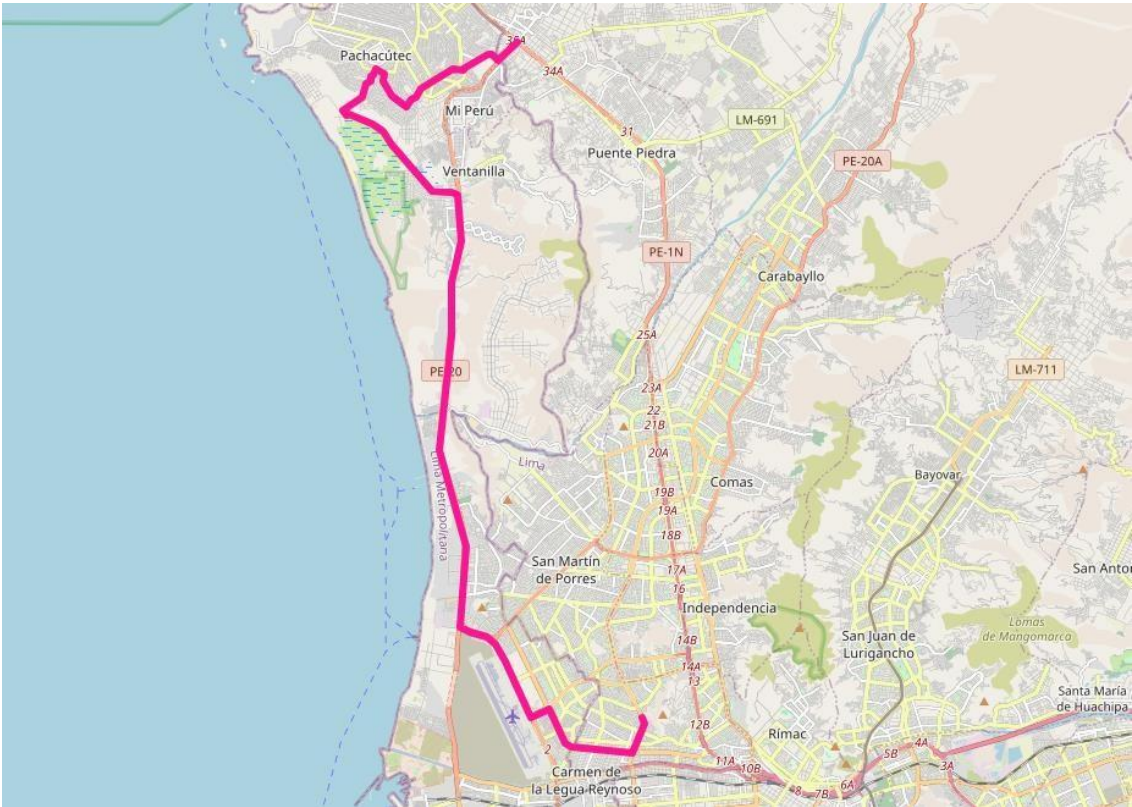
Mapa 16: Rutas RES4



Fuente: Elaboración propia

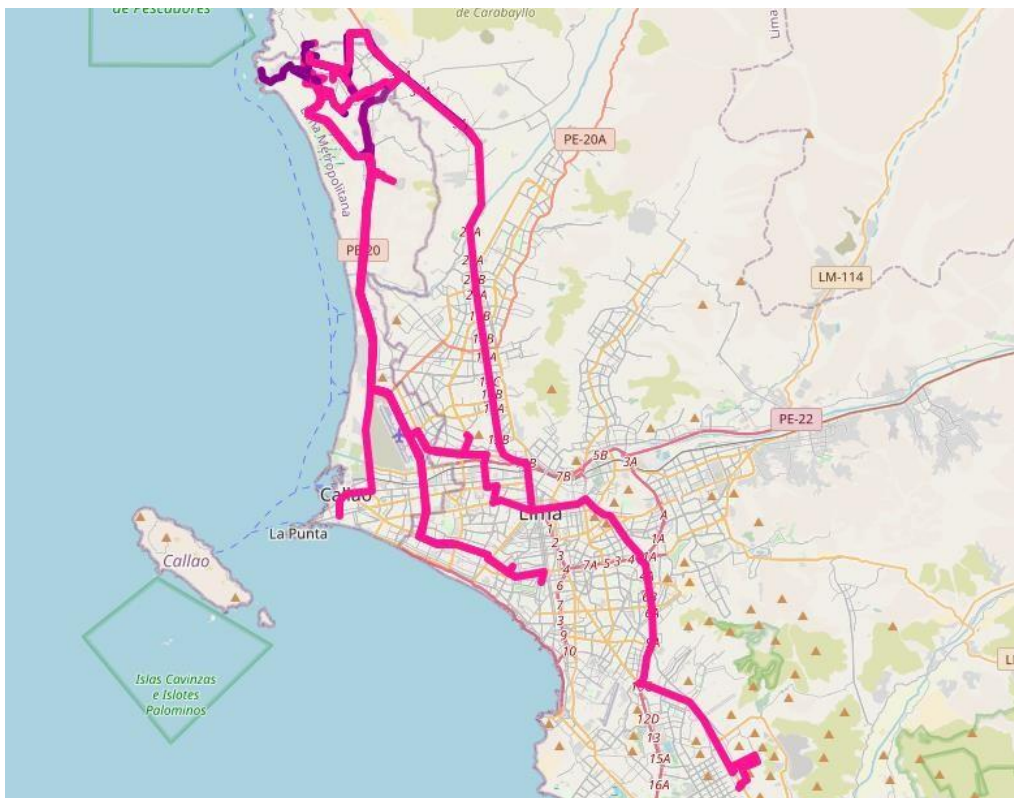
El treceavo y último caso, es el de un migrante venezolano que reside en el AA.HH. Brisas de Pachacútec y tiene dos actividades laborales: transportista de carga interprovincial y mototaxista. Ha tenido diferentes empleos, los últimos vinculados al transporte como es el caso de también haber conducido rutas de microbuses, pero terminó dejando dicha actividad por la velocidad a la que manejan. Su ruta principal es ir a su trabajo como transportista de carga. Va por la avenida La Playa hasta el cruce de las avenidas Faucett y Mi Perú (ver mapa 17), por donde entra hasta el distrito de Los Olivos. Para el regreso, al ser un trabajo que implica transportarse, vuelve desde la Panamericana y toma la ruta de La Lorito desde el paradero Emanuel en la Panamericana. No menciona rutas complementarias, ya que las compras de abastecimiento del hogar las realiza su esposa y no sale mucho de su casa.

Mapa 17: Rutas RES7



Fuente: Elaboración propia

Mapa 18: Conjunto de rutas de entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Mediante las 13 rutas presentadas (ver mapa 18), se puede identificar las grandes distancias que recorren los entrevistados para poder llegar a los lugares de trabajo. Se tiene como importantes de referencia Ventanilla Centro y Puente Piedra. Si bien es cierto que estos recorridos son extensos en tiempo y espacio, no terminan de ser de la total extensión de la ciudad (a excepción del caso de un transportista cuya ruta principal es justamente la ruta del bus “La Moradita” que él conduce). Hay más desplazamientos hacia la zona central y norte de Lima, sin que haya una misma presencia de estos desplazamientos hacia el sur y el este de la ciudad. En el caso de los viajes de rutas largas, existe una distribución equilibrada entre personas de género masculino y otras del femenino. Este tema se encuentra más desarrollado en la sección de principales problemas de transporte en Pachacútec

Cuadro 9: Características de entrevistados con rutas largas

Código	Género	Destino	Movilidad
ACL1	Masculino	San Isidro	Micro/ Vehículo privado
TRA3	Masculino	Villa María del Triunfo	Combi
EST2	Femenino	Rimac	Combi/ Micro
EST3	Femenino	San Isidro	Combi/Micro
EST4	Femenino	Cercado de Lima	Buses grandes
RES7	Masculino	Los Olivos	Microbuses

Fuente: Elaboración propia

Así como existen rutas de larga distancia, también hay otras rutas de una distancia corta/ media. Un primer comentario que se puede realizar es que estas rutas medias/ cortas tienen diferentes propósitos según las y los entrevistados. En el caso de las personas entrevistadas con género femenino, estos viajes cortos suelen ser para la provisión de alimentos del hogar. En cambio, aquellos con género masculino, tienen desplazamientos cortos, pero son por motivos directamente laborales. Un tema que no aparece mucho en esta descripción de los viajes poligonales. Esto se puede deber a que, teniendo mercados y bodegas cercanas a sus lugares de residencia, estos viajes no laborales han sido asimilados ya no como un esfuerzo, sino como una práctica cotidiana que puede llegar a no ser mencionada.

Cuadro 10: Características de aquellos que viajan rutas medias/ cortas

Código	Género	Destino	Movilidad
TRA1	Masculino	Ventanilla	Vehículo privado
ACL3	Masculino	Callao	Combi

ACL4	Masculino	Puente Piedra	Combi
RES1	Femenino	Ventanilla	Combi
RES2	Femenino	Pachacútec	Vehículo privado
RES3	Femenino	San Miguel	Microbús
RES4	Femenino	Puente Piedra	Combi/ microbús

Fuente: Elaboración propia

6. Los impactos del covid sobre las rutinas de movilidad cotidiana

En lo concerniente a los objetivos de esta monografía, se toman en cuenta 4 principales aspectos vinculados a los impactos del covid sobre las rutinas de movilidad: sobre las rutinas en sí mismo, sobre la oferta de transporte, sobre las tarifas de la oferta de transporte y sobre las actividades que se desarrollan en Pachacútec y otros aspectos relevantes del sector, no necesariamente vinculados a la movilidad.

6.1. Rutinas de transporte

Una primera mirada sobre las rutinas de transporte en Pachacútec es la que ofrecen los no residentes de Pachacútec como es el caso de los actores clave o residentes muy particulares. Son los casos del gerente de desarrollo urbano de la municipalidad y un sacerdote que reside en su capilla. En el primer caso, resalta que la gente ha perdido empleos fuera de Pachacútec y que, como alternativa, han generado sus propios empleos con la creación de bodegas en los primeros pisos de sus casas. En el segundo caso, también en relación a la pérdida de empleo, menciona que una estrategia ha sido la de regresar a sus ciudades donde nacieron: *“Nuestros hermanos de provincia terminan quinto de media y vienen. Después de la pandemia, los jóvenes son los primeros en salir de Lima. Han regresado. Ahora, por la pandemia, como no hay trabajo, están detenidos. Están volviendo”* (ACL1). Este miso actor clave tiene una rutina particular ya que ha podido realizar teletrabajo con misas debido al cierre de las iglesias por la crisis sanitaria: trasmite por Facebook y le permite tener un alcance más allá del sector.

Sobre el general de las rutinas y los cambios producidos por la pandemia de la COVID-19, la gran mayoría de entrevistados menciona que realizan el mismo viaje pendular. Se enfatiza en otros tipos de cambios, como son la menor cantidad de salidas a lugares para recreación como ir a la playa o salir para Lima o al Callao para visitar amistades y familiares (caso de operador de transporte) o que se realiza la misma ruta, pero se ha cambiado de rubro dentro del comercio (caso de una comerciante que pasó de vender pollos a plantas en el mercado Huamantanga). En el caso de un entrevistado con problemas para caminar, en situación de discapacidad, menciona que no ha cambiado su rutina por la pandemia porque en general no salía mucho de su casa más allá de lugares cercanos.

Un punto importante de mencionar es el de los 3 primeros meses en lo que la mayoría de las rutinas de movilidad de los entrevistados sí cambiaron debido a la inmovilización general debido a la crisis sanitaria. Desde la experiencia de un conductor de transporte público, tenía que cambiar su ruta: en vez de hacer dos vueltas completas a la ruta, tenía que hacer solamente una y media para

adaptarse a las restricciones horarias para estar en la calle. Un grupo en específico cuyas rutinas de movilidad sí se han visto afectadas por la pandemia es el de estudiantes. Tanto en el caso de un estudiante universitario como en el de una estudiante escolar mencionan que esa principal rutina ya no la pueden realizar y que ahora realizan rutinas mucho más cortas, próximas a su residencia. Un caso derivado del tema educativo, es el de una madre de familia y trabajadora del hogar que antes de la pandemia salía a trabajar entre 5 y 6 días a la semana. Dado el contexto actual y las clases virtuales de su hijo, tiene que pasar más tiempo en casa por lo que solamente sale a trabajar 2 días a la semana.

6.2. Oferta de transporte

La principal cantidad de comentarios sobre los cambios en la oferta de transporte es sobre el transporte público colectivo. A inicios de la cuarentena, los primeros 3 meses, había muy baja circulación de buses de transporte público en el sector. Una vez superado ese período de tiempo, no ha bajado la cantidad de buses, pero tampoco han aparecido nuevas rutas de transporte (salvo un bus verde grande que llega hasta el cruce de las avenidas Faucett con La Marina). Las empresas de transporte no han quebrado, pero los conductores tienen menos incentivos para seguir trabajando: veían menos ingresos por las restricciones de horario que se ha tenido este último año: *“No es que una ruta haya dejado de circular, sino que muchos ya no quieren. Tienen un recorrido muy amplio. Quieren recortar porque al recorrer pierden mucho combustible y kilometraje y no recogen pasajeros, por lo que no justifica su recorrido.”* (GPU2). Incluso, ya no pueden realizar rutas en la madrugada.

Sobre los taxis colectivos, lo que se menciona es que hay *“más colectivos porque la gente tiene temor a contagiarse”* (GPU1), aunque esto sería principalmente en Ventanilla Centro. Otro entrevistado señala que sigue siendo la misma oferta de colectivos: unos que van por el Callao, otros para Plaza San Miguel y otros para el centro de Lima. Otro caso es el de los mototaxis: al haber aumentado el desempleo en el sector, *“han aprovechado para sacar el dinero de su AFP y han comprado sus mototaxis. Hay unos que se han formalizado y otros que están en la informalidad”* (TRA5). Otro entrevistado también menciona que han salido más líneas de mototaxis buscando, también, que haya más gente en el transporte. El mototaxi como una alternativa ante el desempleo.

Otros cambios vinculados a la oferta de transporte refieren al cambio en la presencia de mototaxis en Pachacútec. Un par de entrevistados mencionan que, al quedarse una considerable cantidad de vecinos sin el trabajo que tenían antes de la pandemia, optaron por utilizar ahorros personales o familiares para comprarse un mototaxi y poder estar realizando rutas de transporte público dentro de Pachacútec. Esta lectura no solamente responde a proyectos individuales, sino también familiares: un entrevistado menciona el caso de un padre de familia que le compra un mototaxi a su hijo: este modo de transporte como un símbolo de proveer de fuentes de ingreso, pero también concebido como un primer paso hacia cierto tipo de independencia.

6.3. Tarifa de la oferta de transporte

El tema en el que más han enfatizado la mayoría de los entrevistados es el aumento de la tarifa del transporte: tanto el público colectivo, como los taxis colectivos y los mototaxis. En el caso del transporte público colectivo, el aumento ha sido de entre 50 céntimos y 1.50 soles dependiendo de la ruta realizada. Los vecinos comentan que este aumento se podía entender antes cuando se cumplían los protocolos de distanciamiento, pero ahora los buses siguen yendo repletos y siguen

con la tarifa alta. Ya no existe la ruta corta de unas pocas cuadras pagando 50 céntimos: ahora el precio mínimo es de 1 sol. Sobre los taxis colectivos, su tarifa también ha aumentado, pero esto no ha implicado una mayor ganancia para estos transportistas: antes podían llevar 4 personas y ahora solamente a 3 pasajeros. Sube el costo, pero el ingreso ha bajado, esto porque la gente no se moviliza de la misma manera: hay poca demanda.

En el caso de los mototaxis, también han subido su precio entre 50 céntimos y 1 sol, esto desde la perspectiva de los usuarios. Los transportistas señalan que este aumento no es tanto por la pandemia, sino porque ha subido el precio de la gasolina y del gas y de los repuestos (se tienen que comprar en dólares). En este contexto de aumento de precios, los mototaxis enfatizan en su rol en el tejido vecinal: pueden llegar a cobrarle más barato o incluso fiar si es que conocen a la persona, al vecino porque, en palabras de un empresario mototaxista: *“Somos conscientes porque la gente que toma mototaxi también es nuestra vecina. No se le puede incrementar porque son gente que nosotros conocemos (...) Hay hasta carreras fiadas. Llevabas y luego pagabas. Eso también existe”*. (TRA5).

6.4. Actividad en la zona

Esta sección es un poco más abierta y abarca las diferentes opiniones que tiene los entrevistados de Pachacútec y los cambios en el sector a causa de la COVID-19. Sobre los cambios graduales en el uso del transporte público, un entrevistado señala: *“Se veía que no circulaban. Los pocos vehículos que circulaban iban con menos del 25% del aforo, de los pasajeros. Paulatinamente, ni bien fue terminando la primera ola, la gente más confianza y con la reapertura de los centros comerciales, se animaban más a usar más el transporte público en la categoría urbana. Antes del inicio de la segunda ola, se estaba propiciando más el inicio de los viajes.”* (GPU2). El fin de la primera ola supuso un momento de esperanza y de retomar ciertas actividades, pero el inicio de la segunda ola terminaría de cortar esta gradualidad de regresar al transporte público. De todos modos, esta opinión es sobre personas que han tenido la posibilidad de trabajar desde su casa en pandemia, que de los entrevistados no son la mayoría.

Otra experiencia es la de los trabajadores mototaxistas. Ellos comentan que la pandemia los perjudicó mucho porque recién tuvieron permiso para volver a trabajar en julio. Fueron más de 3 meses sin poder trabajar porque la reactivación del transporte se enfocó en el transporte colectivo y no en el menor: *“El Estado se ha preocupado más por los vehículos mayores. Nunca se ha preocupado por los vehículos menores. Los vehículos menores vivimos del día a día. Nos plantaron 3 meses, ¿quién nos ha subsidiado? ¿Cómo han vivido los mototaxistas?”* (TRA5). En general, comparten un sentimiento de haber sido dejados de lado, olvidados. No solamente en relación al transporte, sino también sobre su propia salud: *“El problema ha sido que el mototaxista siempre ha estado bien olvidado. Yo tengo mi socio que no se ha podido salvar porque el oxígeno ha faltado. Se fue con su esposa. Da pena como el hospital no ha podido ayudar a la gente que es mototaxista. El tema de las donaciones no ha sido transparente.”* (TRA4). Frente a ese olvido, se recalca la importancia de las ollas comunes y del apoyo que pueden tener entre mototaxistas: darle la mano al compañero que necesite.

Una experiencia particular ha sido sobre cómo se ha vivido en relación al toque de queda y a la fiscalización. En el caso de algunas personas, lo principal ha sido cumplir con las restricciones horarias: *“Claro, yo salía, por ejemplo 9 de la noche, me dejaba un trabajo y regresaba 11-12 a mi*

casa. Ahora con la pandemia, llegaba a mi casa a las 8 y ya no salía hasta el otro día.” (ACL4). Desde otras experiencias, se ha tenido una mayor noción sobre cómo ha cambiado la fiscalización de no circular posteriormente al toque de queda: “En un principio sí, te veían que no llevabas protector facial o que estuvieras fuera del toque de queda y no te dejaban salir. Ahora ya no, ya. Solamente lo que tienes que llevar es tu mascarilla. Ya no hay policías ni militares en las calles.” (ACL4). Esto se puede relacionar con la enorme dificultad de cumplir con el toque de queda considerando las grandes distancias que tienen que recorrer los residentes de Pachacútec que trabajan fuera del sector, como señaló otro entrevistado.

Dentro de todo este contexto pandémico, es interesante conocer, desde la perspectiva de los entrevistados, cómo ha sido la experiencia de los niños. En relación al uso de la mascarilla, la experiencia de una madre de familia muestra lo complicado que ha sido enseñarles la importancia de usarla: *“Es complicado. El de 8 años se pone doble mascarilla, lo puedo llevar a que se pruebe ropa porque ha crecido. Doble mascarilla para el de 6 o el 3 no se puede. El otro día los tuve que llevar para que se revisen los ojos, sus lentes. Se tenían que poner doble mascarilla. Ignacio me decía que se ahogaba. No les podía decir que se quiten porque estábamos en pleno Policlínico.” (RES2).* Otro tema ha sido el de las clases virtuales: tener que pasar más tiempo en casa, problemas con la conectividad y la disminución de los niños de poder realizar actividades físicas junto a niños de su edad: *“En un principio era un poco complicado, porque nunca se había hecho, pero ya con el año pasado ya nos hemos acostumbrado. La única rutina que ha cambiado en la familia es que mis hijos ya no van al colegio. Están en la casa. De vez en cuando van al mercado a comprar unas cosas.” (ACL4).*

7. Los principales problemas y conflictos relacionados a la movilidad

Dentro de los diferentes problemas y conflictos relacionados a la movilidad, se puede encontrar dos tipos: sobre la vialidad y la transitabilidad y sobre el transporte público. Además, se mencionan formas de responder a estas problemáticas.

7.1. Vialidad y transitabilidad

El primer problema que aparece mencionado es el de la vialidad y la transitabilidad tanto para salir como para circular dentro de Pachacútec. El primer tema que se menciona es la limitación que implica solamente tener dos vías de acceso a Ventanilla: la avenida Néstor Gambetta y la carretera Panamericana Norte. *“Eso genera congestión en las mañanas, al inicio de la jornada laboral: por eso es que tienen que salir tan temprano.” (GPU1).* Además, de las vías de acceso, un tema que se menciona al hacer referencia a la congestión vehicular es el de la presencia de tráileres que transitan por la Néstor Gambetta en dirección al puerto. Hay diferentes opiniones entre los entrevistados sobre sus horarios de operación, pero lo más resaltante lo comenta una estudiante: *“Hasta donde yo sé, tienen los tráileres un horario establecido que es por la madrugada. De ellos es hasta las 5 de la mañana, pero el ciudadano ya está en las calles desde las 4 de la mañana. Debería haber un ajuste para evitar un poco el tráfico.” (EST2).* Como menciona, resulta complejo la organización de los horarios debido a lo temprano que salen a trabajar los residentes de Pachacútec.

Ilustración 11: Avenida Néstor Gambetta



Fuente: Archivo personal

Un segundo tema que aparece en relación a la vialidad es el del estado de las pistas. Las vías secundarias como son las calles no están asfaltadas, lo que dificulta la circulación de vehículos menores como son los mototaxis. En el caso de las vías principales, sí están asfaltadas y se han estado arreglando (las avenidas 225, 200 millas y Arquitectos, principalmente=, pero la constante circulación de buses de transporte público lleva a que sean todavía insuficientes las labores de reparación. Este tema ha ido mejorando con el tiempo, ya que recién hace 3 años que las pistas están asfaltadas. El problema del estado de las pistas se acentúa debido a las condiciones climáticas: *“ahora que llueve, malogra las pistas, están con hueco. Están para reparar.”* (ACL4).

De todos modos, es importante tener en cuenta que la ubicación de la residencia termina siendo determinante en cómo se vive la problemática de la vialidad: *“En lo personal yo no tengo ningún inconveniente con las rutas, con los carros. Yo vivo a la pista nada más, al costado de la avenida. Por ahí es más transitado”* (EST4). Como también en el caso de las barreras para movilizarse: *“En cambio yo sí tengo que tomar una moto hasta la avenida 225 o tomar un carro a Ventanilla.”* (EST3). Un problema que sí es compartido es el del tránsito peatonal debido a la ausencia de veredas, lo que lleva a caminar estando más alertas por estar muy cerca a las pistas, y a lo angostas que son las mismas. La circulación peatonal enfrenta sus propios problemas como son la falta de iluminación pública por sectores y la mención al aumento de robos al paso con motos lineales.

1.1. Transporte público

Dentro de los problemas del transporte público, son 3 los temas específicos que se mencionan: el transporte público colectivo, los mototaxis y los taxis colectivos que conectan Ventanilla con Puente Piedra (mencionado también por vecinos de Pachacútec). Un primer gran problema que se menciona sobre el transporte público es el del abuso que significa siempre tener vehículos repletos de gente que genera una gran incomodidad. También se mencionan otros temas como el alto pago que se tiene que pagar y la característica de algunas empresas de no cumplir con su ruta completa. Esto se ha acentuado con pandemia, en la que los conductores quieren hacer rutas aún más concentradas en las zonas de alta demanda. Esto termina implicando para los vecinos que los dejen

lejos de los paraderos previstos: *“Me dejan como a 2 kilómetros de distancia y eso da cólera. Tú pagas tu pasaje y por eso estás eligiendo esa ruta, para que te deje ahí. Sino elegiría otra ruta que no me deje ahí.”* (EST2).

En general el tema del incumplimiento de la ruta es algo que se repite entre diferentes entrevistados. Esto se complica más debido a la poca cantidad de rutas de transporte que existen y su disposición de no querer cumplir su ruta desde las 10:00 p.m.: *“Tienes que estar atento siempre porque no cumplen con su paradero final. Uno vive bien lejos de trabajar, te dejan tirado donde sea. Es peligroso. No cumplen, pero sí cobran completo y no te dejan en tu paradero final. Eso molesta a los vecinos, me ha pasado a mí también.”* (RES4). Otro tema que se menciona es que los conductores son malcriados, que no respetan a los vecinos por no llevarlos hasta sus paraderos. De todas maneras, estos comentarios responden a las opiniones de una sola entrevistada, mientras que este tema de “conductores malcriados” no se menciona.

Otro problema vinculado al transporte que se menciona es el de los taxis: la dificultad de tomar un taxi en Pachacútec. En general, no pasan taxis por las avenidas principales y tomar uno de un aplicativo resulta muy complicado, llevando a esperar de más de media hora. La única alternativa que se ha identificado es la de pedir un taxi privado, aunque termina siendo un gasto muy caro para tomarlo como una alternativa cotidiana. *“Es difícil porque no hay taxis. No existe la palabra taxi. Todo es combi. Hay momentos en los que uno sí puede necesitar un taxi y sí me ha pasado. Nunca llega el Uber. No existe eso de llamar por celular y que venga el taxi. Yo necesitaba hace 2 meses ir a Chorrillos a la 1:30 de la madrugada. Estuve buen rato y nadie vino. Antes de la pandemia tampoco venían. Por diferentes motivos: pueden decir que hay delincuencia, otro es por las pistas que no están asfaltadas, no hay mucho alumbrado público. Eso yo lo veo como un gran problema.”* (EST2). Se vuelve una actividad tediosa la de buscar un taxi en Pachacútec ya que los vehículos que circulan son microbuses o combis.

Otro tema vinculado al transporte público es el de los taxis colectivos como única ruta que conecta Ventanilla con Puente Piedra, tema que, sin que involucre su sector, es mencionado por entrevistados residentes en Pachacútec. Realizando una ruta tan importante, se forma una situación de disputa entre tres actores: la policía, la municipalidad local y los conductores de los taxis colectivos. Los primeros, buscan fiscalizar y restringir la presencia de los taxis colectivos; los segundos, entienden el rol que cumplen: *“Si bien es cierto que hasta ahora no hay ninguna empresa de transporte urbano que cumpla este recorrido, ese servicio está desatendido. Ahí es donde entran los colectivos.”* (GPU2); los terceros buscan seguir trabajando. Como señala el gerente de desarrollo urbano: *“Ahí hay unos colectivos que, si bien son, digámosle que “informales”, son necesarios y nosotros les damos unas autorizaciones no fijas, sino temporales, pero para que cumplan algunos requisitos”* (GPU1). Se genera una tensión entre la necesidad y la formalidad.

Entre los propios conductores de taxis colectivos, existen diferencias entre los que pertenecen a una empresa (autodenominados “formales”) y aquellos que trabajan de manera independiente (denominados por los otros como “informales”). Los primeros señalan la importancia de formalizarse para la seguridad de los usuarios: *“Si tú tomas un carro en una empresa, siempre va a ser seguro. Si tomar un carro en la pista, esos son informales. Nosotros le llamamos informales*

porque no quieren trabajar con nosotros en las empresas. Sí les han robado y ha habido asaltos y todo. La recomendación es tomar los colectivos donde haya gente conocida. Donde haya un padrón que tengan a los autos registrados para que no tengan problemas. Si a ti se te olvida algo en el carro, tú vienes, me preguntas diciéndome las características del carro. Yo digo: un señor se ha olvidado un celular en un carro. Ahí me comunico y encuentran tu celular. Eso funciona así. En la pista no, pues.” (TRA1). Además, señalan que el pago diario es bajo (10 soles) y que los informales no son responsables por querer ir más rápido y no esperar.

Un testimonio ilustrativo sobre la situación del transporte público colectivo en Pachacútec es el de, justamente un ex trabajador como conductor de dicho transporte: “Manejar transporte público no me gusta porque hay que correr. Ahí hay que correr sí o sí. La pinga, no estamos transportando animales, sino personas. Me preocupa que, si yo llego a tener un accidente, llego a herir... que venga y salga afectado yo. Van a decir: ¿quién fue? Un venezolano. Y eso no es lo que se quiere. Yo como venezolano vine aquí a Perú, a dejar bien parado mi país como un buen trabajador. Por eso dije: no, con transporte público no. Mejor llevando carga, voy poco a poco. Yo voy a mi ritmo. Voy poco a poco, me paro. Si nos toca comer, paramos a comer. Cuando dices que vas a parar a comer: te dicen que listo.” (RES7). En el caso de este migrante venezolano que ha tenido la experiencia de trabajar en diferentes rubros vinculados a la logística y al transporte enfatiza en el acelerado ritmo al que tienen que ir los buses de transporte público.

Ilustración 12: Vehículos en la avenida 225



Fuente: Archivo personal

7.2. Formas de responder a problemáticas de movilidad

Dentro de las quejas principales que se recogieron de las entrevistas, los vecinos señalan los temas de la seguridad y del transporte. Frente a la inacción de la municipalidad, los vecinos buscan formas colectivas de resolver sus problemas. Una mención que se hace al problema de las pistas no pavimentadas es a una huelga: *“Solamente es por huelgas de transportistas hace 10 años que se hicieron las pistas. Ahora se hizo una huelga por la que se está haciendo la construcción de las pistas. Todas en Ventanilla. Están que las reparan y mejoran.”* (EST2). Además, se menciona que actualmente hay una comisión de transporte dentro las juntas vecinales y que se encarga de hacerle llegar sus quejas a las empresas de transporte cuando tienen un mal trato con algún vecino. Ya la empresa, con los datos del bus, decide si lo sancionan e incluso pueden llegar a botarlo de su trabajo. Las respuestas frente a la delincuencia se mencionaron de manera general, aunque no se detalló las acciones que llevan a cabo.

8. Bibliografía

- Alvino, R. (2019). *“Desarrollo Urbano Sostenible de Ciudad Pachacútec: Distrito Ventanilla-Callao”*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Federico Villareal: Lima.
- Demoraes et. al. (2020). *“Identificar los sectores con condiciones sociales y de movilidad muy desfavorables en Lima y Bogotá: una eta previa para aplicar las encuestas del programa Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible – Metodología y mapas*. Informe proyecto Modural, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03053354>
- Huamán et. al. (2021). *“Propuesta de ampliación de línea 4 del metro de Lima-Callao Tramo Av. Óvalo Gambetta – Panamericana Norte*. Lima: UPC.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (2020). *“Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas 2020”*.
- Lossio, F. (2004). La cuestión de la seguridad en Nuevo Pachacútec: interfaces, problemas, posibilidades. En *Serie: Ciudad y Segregación N°3*. Alternativa. Centro de Investigación Social y Educación Popular: Lima.
- Ñope, M. (2019). *“Planeamiento Estratégico para organizaciones comunitarias de agua potable en nuevas zonas periurbanas sin servicio público. Caso Pachacútec*. Tesis de maestría. Universidad Peruana Cayetano Heredia: Lima.
- Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040 (2020). Documento en consulta.
- Sierra A. y Ortiz D. (2012). Las periferias, ¿territorios de incertidumbre? El caso de Pachacútec, Lima-Callao, Perú. En: *Bulletin de l’ Institut Francas d’ Etudes Andines: Recomposiciones territoriales de las periferias de las metrópolis andinas*. N 41 (3), pp. 523-554.