

Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima

Pau G. AVELLANEDA

Departamento de Geografía
Universidad Autónoma de Barcelona
Pau.Avellaneda@uab.cat

Recibido:28/08/2007

Aceptado:27/02/2008

RESUMEN

Partiendo de la exploración de los vínculos que se establecen entre las variables movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en un contexto de profunda segregación funcional y socio espacial, este artículo analiza, para la ciudad de Lima (Perú), la eficiencia social del sistema de transporte colectivo como instrumento de integración y cohesión social para las personas que viven en situación de pobreza.

Palabras clave: movilidad cotidiana, pobreza, exclusión social, América Latina, Lima.

Mobility, poverty and social exclusion in Lima

ABSTRACT

Starts exploring the links established between the variables of mobility, poverty and social exclusion in a context of profound functional and socio-spatial segregation, this paper analyses, to the city of Lima (Peru), the social efficiency of the collective transport system with an instrument of social integration and cohesion for the population living in poverty.

Key words: mobility, poverty, social exclusion, Latin American cities, Lima.

Mobilité quotidienne, pauvreté et exclusion sociale dans la ville de Lima

RÉSUMÉ

À partir de la recherche des liens qui s'établissent entre la mobilité quotidienne, la pauvreté et l'exclusion sociale dans un contexte de profonde ségrégation fonctionnelle et socio spatiale, cette article analyse, pour la ville de Lima (Pérou), l'efficacité sociale du système de transport collectif comme instrument d'intégration et de cohésion sociale pour les personnes vivant en situation de pauvreté.

Mots-clé: mobilité quotidienne, pauvreté, exclusion sociale, Amérique Latine, Lima.

1. INTRODUCCIÓN

La pobreza puede ser considerada como un elemento que facilita la exclusión social. Pero no todas las dimensiones de la pobreza han sido estudiadas adecuadamente. Al lado del hambre, el empleo, la vivienda y los servicios de salud y educación, que han recibido la atención de muchos investigadores y formuladores de polí-

ticas públicas, la movilidad urbana y la oferta adecuada de los servicios de transporte colectivo raramente han sido estudiados en sus relaciones con la pobreza. Y mientras tanto, el acceso a las oportunidades de empleo, a los lugares de residencia y a los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales depende de las condiciones del transporte. En otras palabras, los problemas de movilidad pueden ser, con frecuencia, agravantes de la pobreza y, por ende, de la exclusión social.

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

Para abordar este análisis se han planteado distintos objetivos que, a su vez, constituyen los ejes principales de este artículo. El primero de estos objetivos pretende indagar sobre los espacios de vida de la población de bajos recursos y sus relaciones con el territorio urbano analizando como se articula la ciudad popular al resto del territorio metropolitano. El segundo objetivo trata de analizar en que medida el sistema de transporte colectivo urbano de una ciudad actúa como uno de los factores condicionantes de los procesos de cohesión o exclusión social de las personas pobres que viven en ella. Para abordar esta cuestión la investigación se plantea dos interrogantes. El primero de ellos trata de indagar en que medida el transporte colectivo satisface las necesidades de desplazamiento de las personas en situación de pobreza. El segundo de los interrogantes que se plantea es si la situación de pobreza en la que se encuentran estas personas puede condicionar su uso del transporte colectivo indagando si la falta de recursos puede significar una restricción de sus posibilidades de desplazarse.

2. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Dado que esta investigación tiene por objetivo comprender en profundidad los motivos personales que están detrás de las acciones de los individuos, lo que Max Weber (1968) denomina *verstegen*, se ha tomado la decisión de abordarla desde una perspectiva fenomenológica y, por ello, con métodos de investigación de carácter cualitativo.

La elección de este método ha significado la elaboración de un diseño de investigación flexible. Ello ha supuesto que el estudio se iniciara con interrogantes, objetivos e hipótesis solo vagamente formulados los que, a su vez, se fueron concretando a lo largo de la investigación. Dicha concreción solo se llevó a cabo después de un largo período de observación exploratoria y finalizada una primera fase de investigación documental.

Como corresponde a un trabajo de carácter inductivo realizado con métodos de investigación cualitativos, el autor de esta investigación ha considerado el escenario y las personas que se desenvuelven en él desde una perspectiva holística, huyendo de la reducción de estos elementos a meras variables independientes y considerán-

dolos como un todo. En este sentido, y partiendo de la idea que son sus interpretaciones y definiciones de la situación lo que determina sus acciones y no normas, valores, roles o metas, el investigador ha tratado de comprender a las personas y su comportamiento dentro del marco de referencia de ellas mismas enmarcándolos en su contexto social, económico, político, cultural y territorial pasado y presente.

En este sentido, el uso de metodologías de investigación cualitativas ha permitido al autor una comprensión detallada de los puntos de vista de las personas objeto de estudio entendiendo que todas las perspectivas son igualmente valiosas y buscando “dar voz a personas que raramente son escuchadas” (Lewis, 1965). Tal como señalan Taylor y Bogdan (1994), “observando a las personas en su vida cotidiana, escuchándolas hablar sobre lo que tienen en mente, y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo de la vida social, no filtrado por conceptos, definiciones operacionales y escalas clasificatorias”.

La investigación realizada se ha basado tanto en la recopilación de datos primarios como secundarios. Con los primeros se ha obtenido información directamente de la realidad mientras que con los segundos se ha obtenido información recopilada y procesada por otros investigadores. Para la recopilación de datos se han utilizado diversas técnicas de investigación: la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental.

La primera de ellas, la observación científica, es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno que se quiere estudiar tomando la información que se crea relevante y registrándola para su posterior análisis. Se trata de percibir activamente la realidad exterior con el propósito de obtener los datos que previamente han sido definidos de interés para la investigación (Ruiz Olabuénaga, 1996; Alonso, 1998). El desarrollo de la observación científica de esta investigación se ha realizado mediante técnicas tanto de carácter directo como indirecto, en el campo y de forma individual. Asimismo, dicha observación se ha desarrollado mediante dos técnicas fundamentales: la observación exploratoria, también llamada pasiva, y la observación activa, utilizando técnicas tanto de observación participante como de observación no participante.

La segunda de las técnicas de investigación utilizadas, la entrevista de investigación social, es una técnica en la que se establece una interacción entre dos personas una de las cuales, el investigador, formula determinadas preguntas relativas al tema de investigación mientras que la otra, el investigado, proporciona verbalmente o por escrito la información que le es solicitada. Mediante esta técnica se obtiene información de primera mano sobre los hechos o fenómenos objeto de investigación (Taylor & Bogdan, 1994; Valles, 1997). La realización de las entrevistas de investigación social se ha desarrollado mediante tres técnicas diferenciadas: entrevistas exploratorias, entrevistas en profundidad y entrevistas o conversaciones informales¹.

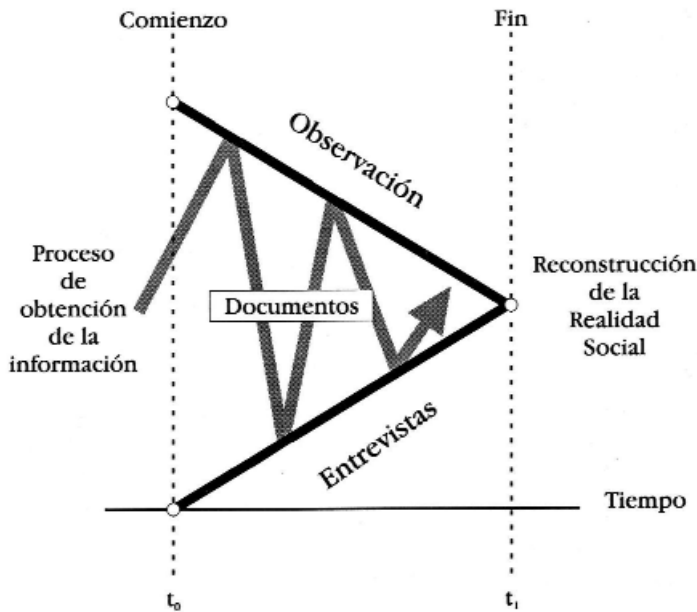
¹ Para el desarrollo de esta investigación se realizaron cuarenta y dos entrevistas exploratorias a agentes sociales y a expertos y veintisiete entrevistas en profundidad.

Cada una de estas técnicas ha aportado información diversa y complementaria que ha permitido ahondar en el conocimiento del objeto de estudio de esta investigación.

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

Para obtener una información exhaustiva, variada y fiable se han utilizado conjuntamente las diferentes técnicas de recogida de datos ahora mencionadas. Ello ha permitido a la investigación protegerse de las tendencias e ideas predeterminadas del investigador y de confrontar y someter a control recíproco relatos de diferentes informantes. Esta estrategia, a la que algunos autores han llamado *triangulación* (Taylor & Bogdan, 1994), también ha permitido obtener una comprensión más profunda y clara del escenario y de las personas estudiadas. En este sentido, tal como muestra la Figura 1, el investigador ha utilizado las diversas técnicas señaladas, la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental, de forma coordinada y complementaria aproximándose progresivamente a la realidad social objeto de investigación.

Figura 1. Utilización conjunta de estrategias de obtención de la información



Fuente: Del Rincón et al., 1995, adaptado de Werner & Schoepfle, 1987

3. ÁREA DE ESTUDIO

La investigación que aquí se presenta se realizó en un conjunto de asentamientos humanos denominado genéricamente Juan Pablo II situados en el municipio de San Juan de Lurigancho de la ciudad de Lima.

Sin duda alguna, para lograr los objetivos planteados por esta investigación podían haberse escogido un sinfín de espacios urbanos de ciudades de todo el mundo. La pobreza, la movilidad y la exclusión social no son exclusivas de ninguna ciudad ni de ninguna región del planeta. En cualquier espacio urbano se dan estos fenómenos y también en cualquiera de ellos podían haberse analizado las interrelaciones existentes entre ellos. Sin embargo se escogió la ciudad de Lima y, particularmente, una pequeña barriada de esta ciudad latinoamericana. Para escoger este territorio se tuvieron en cuenta un conjunto de criterios científicos que tuvieron que ver básicamente con dos elementos: el cumplimiento de unos requisitos determinados relacionados con los objetivos de la investigación y la existencia de unas mínimas condiciones que permitieran enfrentar el estudio con ciertas garantías de éxito.

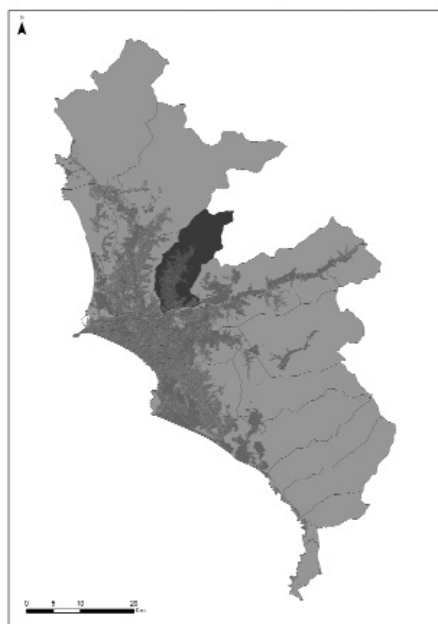
La localización de dicho espacio se realizó en dos fases de aproximación. En la primera de ellas debía localizarse el *espacio macro*, el territorio en el que se encajaran las dinámicas sociales, territoriales y de movilidad de la población sujeto de estudio. En la segunda debía identificarse el *espacio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

Para la identificación del *espacio macro* se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones: este espacio debía comportarse como un “espacio cerrado” donde las actividades cotidianas de sus habitantes se desarrollaran mayoritariamente en su seno y donde, por ende, los desplazamientos de sus ciudadanos fueran fundamentalmente de carácter interno; debía, asimismo, contar con amplias capas de la población en situación de pobreza y en riesgo de exclusión social; debía contar con una mínima red de transporte colectivo; debía contar también con un mínimo de información de base tanto de carácter territorial como demográfica, socioeconómica, relativa al servicio de transporte colectivo, etc.; debía, a ser posible, contar con la existencia de trabajos de investigación similares al que se proponía en el entorno regional-cultural inmediato que sirvieran de base para el desarrollo de la investigación propuesta; asimismo, debía ser un espacio donde no se hubieran desarrollado importantes experiencias de investigación en esta línea; igualmente, debía, a ser posible, y dadas las a priori dificultades técnicas previstas para desarrollar extensas fase de trabajo de campo en el escenario de la investigación, ser un lugar del que ya se tuviera un cierto conocimiento previo y una mínima red de relaciones tanto en el mundo académico como personal que permitieran acelerar el proceso de inmersión necesario para desarrollar la investigación; finalmente, debía ser un espacio con ciertas características culturales y lingüísticas asimilables por el investigador que facilitarían a éste no solo el proceso de inmersión y de comprensión del contexto sino el desarrollo de las diferentes técnicas y metodologías de investigación previstas con unas mínimas garantías de éxito.

Identificado el *espacio macro* se debía, en segundo lugar, localizar el *espacio micro*, el escenario donde debía llevarse a cabo la investigación cualitativa con los sujetos de estudio. Para la identificación del *espacio macro* se tuvieron en cuenta, por un lado, el cumplimiento de tres exigencias en base a tres variables que inciden de forma determinante en los hábitos de movilidad, y, como en el caso del espacio macro, la existencia de unas condiciones acientíficas que permitieran enfrentar el estudio con ciertas garantías de éxito. Así, el espacio escogido debía presentar unas condiciones específicas de carácter territorial: debía ser un espacio con escasa concentración de funciones urbanas que obligara a sus habitantes a desplazarse fuera de éste para realizar sus actividades cotidianas; asimismo, debía ser un espacio que permitiera analizar el comportamiento y la percepción de los ciudadanos sujeto de estudio en condiciones a priori “extremas” de oferta de transporte; igualmente, debía ser un lugar en el que la mayor parte de su población viviera en situación de pobreza y en permanente riesgo de exclusión social; también debía tratarse de un lugar donde existiera algún estudio previo de carácter urbanístico, demográfico, socioeconómico, etc. que pudiera ofrecer al investigador un primer marco socioterritorial que facilitara la tarea investigadora; debía tenerse presente también la presencia en la zona de un mínimo de agentes sociales que permitieran al investigador el desarrollo de una primera fase de acercamiento mediante entrevistas exploratorias o técnicas similares y que a su vez pudieran facilitar la entrada de éste al área de estudio y el establecimiento de relaciones de confianza con sus habitantes; asimismo, para la selección del lugar debía tenerse presente que la situación de violencia o inseguridad en el seno o en el entorno de éste no pusieran en riesgo el éxito de la investigación ni la integridad del investigador; en este mismo sentido debía tratarse de un lugar donde sus habitantes pudieran presentar una cierta predisposición a colaborar con la investigación; finalmente, debía tenerse en cuenta que fuera mínimamente accesible al investigador en tanto que éste debería desplazarse a él con mucha asiduidad.

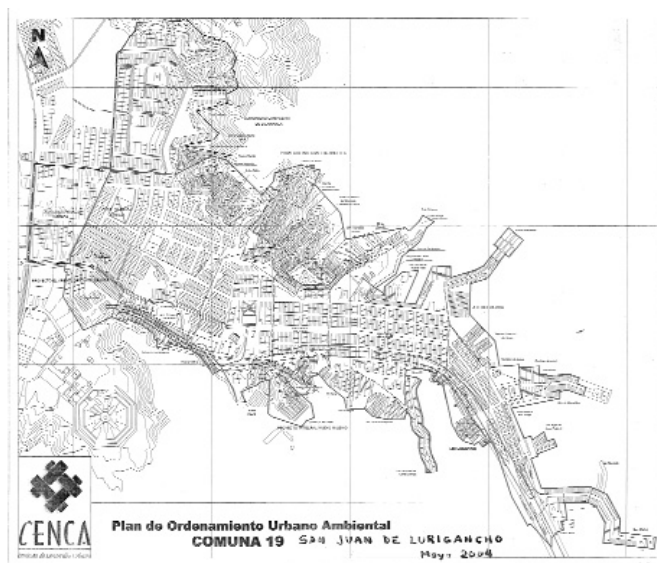
La consideración de cada una de estas variables fue cerrando el cerco progresivamente. La ciudad escogida finalmente fue Lima Metropolitana y el área concreta de estudio Juan Pablo II. Dicha área está formada por cerca de medio centenar de asentamientos o pequeñas barriadas que se hallan situados en una de las quebradas adyacentes al valle central del municipio de San Juan de Lurigancho en la ciudad de Lima (véanse Figuras 2 y 3). Esta área tiene una población aproximada de 20.000 habitantes la mayoría de los cuales se encuentran en situación de pobreza o de extrema pobreza (véase Figura 4). Dada la escasez de servicios educativos, sanitarios, comerciales, culturales y recreativos y de oportunidades laborales y de otra índole en su lugar de residencia, los habitantes de Juan Pablo II deben desplazarse a otros lugares del municipio y de la ciudad para realizar sus actividades cotidianas. En este sentido, debe señalarse que en Lima Metropolitana existe una importante centralización de servicios y funciones urbanas que obliga a la mayor parte de sus ciudadanos a acudir al centro de ésta para desarrollar sus actividades cotidianas.

Figura 2. Lima, San Juan de Lurigancho y Juan Pablo II. Localización



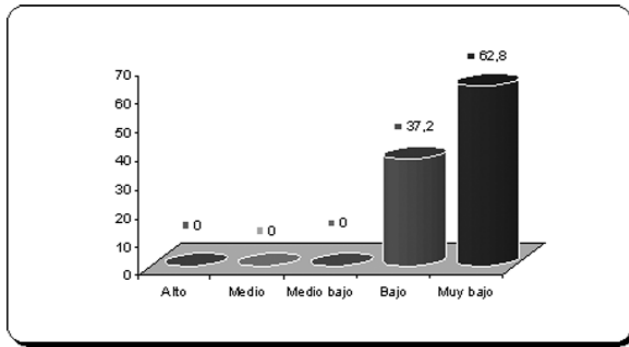
Fuente: Elaboración propia

Figura 3. Juan Pablo II. Delimitación



Fuente: CENCA

Figura 4. Juan Pablo II. Estratos socioeconómicos de los hogares (%), 2003



Fuente: Elaboración propia en base a CENCA, 2003

4. MOVILIDAD Y POBREZA: RELACIONES E INTERDEPENDENCIAS EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

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

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

En este sentido, la pobreza, entendida como la insuficiencia de recursos que impide a los que la sufren satisfacer sus necesidades esenciales, puede ser considerada como un elemento que dificulte dicho ejercicio de ciudadanía plena. Efectivamente, por su condición socioeconómica los pobres son uno de los grupos sociales con más riesgo de exclusión social. Su condición de pobreza los excluye no solo del acceso a bienes y servicios considerados básicos sino que les limita, cuando no les impide, dotarse de las herramientas necesarias (educación, salud...) para

superar dicha condición de pobreza. En un territorio donde será necesario recorrer grandes distancias en medios de transporte motorizados para desarrollar las actividades cotidianas, la disponibilidad, o no, de recursos económicos para hacer frente a dichas necesidades de desplazamiento devendrá uno de los factores esenciales en la superación de la exclusión, o, al contrario, en la persistencia de ésta. Entre movilidad y pobreza, entonces, se establecen estrechos vínculos y fuertes relaciones e interdependencias.

Sin duda alguna la situación de pobreza condiciona las pautas de movilidad de los sectores populares de la población. Del mismo modo, la posibilidad de integrar la movilidad a la vida cotidiana modula los procesos de integración y cohesión sociales. Así, entre ambas variables se establece una relación biunívoca en la que una y otra interactúan profundamente entre sí.

Si bien existen diferentes formas de desplazarse ello no significa que el uso de los distintos medios de transporte sea homogéneo entre los diversos grupos sociales. La utilización de los medios de transporte está relacionada con un amplio abanico de variables territoriales y sociales tales como el entorno urbano, la oferta de transporte, el nivel de renta, el género, la edad, el nivel educativo, el tamaño y la estructura del hogar, las capacidades físicas y mentales, las normas culturales, etc. (Wachs, 1991; Vasconcellos, 2001; Miralles, 2002). Dichas variables no actúan de forma aislada sino que se interrelacionan entre sí y en cada caso cada una puede tener distinto peso específico como condicionante de la forma de desplazamiento (Cebollada, 2003).

En las ciudades de América Latina, donde debido a la importante distancia que separa las distintas funciones urbanas la accesibilidad viene determinada fundamentalmente por las posibilidades de uso de medios de transporte motorizados, el nivel de renta es, sin duda alguna, una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos (Vasconcellos, 2005)². Tal como indica Ávila Gomide (2003), existe una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

En las ciudades latinoamericanas la variable renta está relacionada con la localización residencial, una variable que, a su vez, condiciona los gastos en transporte y, con ello, las posibilidades de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad (Gannon & Liu, 2007). Con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas³. En este contexto, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependerán, fundamentalmente, de la capacidad de sufragar el coste de dichos desplazamientos. Por ello, los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento de las familias de rentas bajas.

² Si bien el resto de variables mencionadas también tienen una gran importancia como condicionadoras de las pautas de movilidad de los ciudadanos, este artículo se centra específicamente en el nivel de renta.

³ El área central de estas ciudades también acoge importantes volúmenes de personas en situación de pobreza. Precisamente esta ubicación les permite reducir los desplazamientos en medios motorizados disminuyendo sus costes de transporte y facilitando su acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad.

Para los grupos sociales de menores ingresos el valor de la tarifa de transporte público urbano constituye un factor importante en el presupuesto familiar. Los miembros de hogares pobres suelen destinar importantes porcentajes de sus presupuestos familiares a los desplazamientos (Booth, Hanmer & Lovell, 2000) siendo uno de los principales ítems de los gastos de dichas familias (Fundación Ciudad, 2000; Kalthier, 2002; Ávila Gomide, 2003; Itrans, 2004). La situación es básicamente semejante en toda América Latina si bien los porcentajes pueden variar, en algunos casos, de forma sustancial. La pobreza, entonces, en esta realidad, actúa como un condicionante a la movilidad. La situación de falta de ingresos condiciona de forma plausible las pautas de movilidad de los ciudadanos que se encuentran en esta situación.

Así, por ejemplo, se puede afirmar que los desplazamientos de medias y largas distancias, los que deben realizarse en medios de transporte motorizados, disminuyen con el ingreso; tal como señala Vasconcellos (2001), por norma general los ciudadanos de más ingresos realizarán más desplazamientos motorizados que los de menores ingresos. Asimismo, también puede afirmarse que a mayor nivel de renta mayor utilización de medios de transporte motorizados individuales, fundamentalmente automóviles (Kauffman, 2000).

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

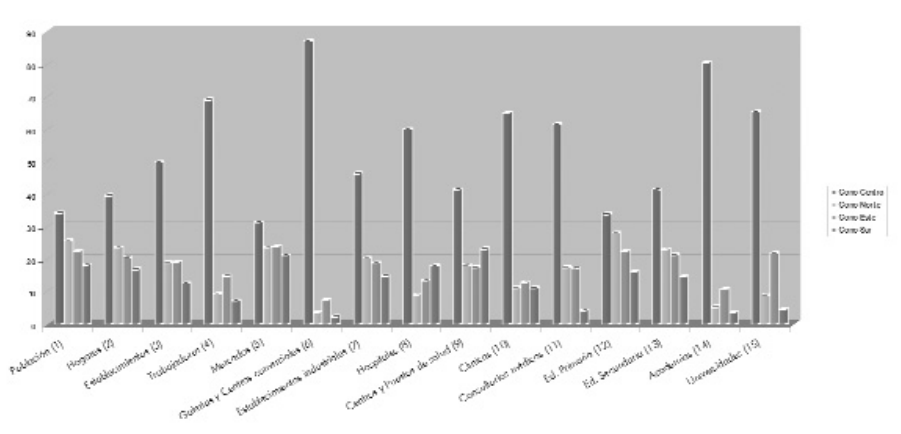
De igual forma, el uso de los diferentes medios de transporte también está muy condicionado por el ingreso de las familias. Así, los familiares que deban desplazarse escogerán la forma de hacerlo fundamentalmente en base al coste que ello suponga. De esta manera, a nivel general se priorizarán los desplazamientos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

5. LIMA: ESPACIOS DE VIDA Y RELACIONES CON EL TERRITORIO METROPOLITANO

Durante las últimas décadas Lima ha experimentado una profunda transformación espacial y funcional. La ciudad ha crecido rápidamente durante este período superando sus límites tradicionales. La llegada de numerosos contingentes poblacionales procedentes del resto del país, los intereses mercantiles de los grandes propietarios de tierras y la incapacidad o falta de voluntad de las distintas administraciones públicas para planificar este crecimiento ha dado lugar a la ciudad de carácter extenso que conocemos hoy.

Este crecimiento, sin embargo, no ha ido acompañado de una descentralización de las funciones urbanas. Lejos de dispersarse por el territorio metropolitano a medida que éste iba creciendo, la mayor parte de las actividades urbanas han seguido concentradas en el centro de la ciudad. Los tenues procesos de desconcentración de actividades producidos en las últimas décadas se han desarrollado fundamentalmente en los nuevos espacios centrales de la urbe profundizándose el carácter centralista de la ciudad con el crecimiento de ésta. En este sentido son concluyentes algunos de los datos analizados en los que se constata, por ejemplo, que casi la mitad de los establecimientos industriales y comerciales, más de dos tercios de los puestos de trabajo, cerca del 90% de las galerías y centros comerciales, casi dos terceras partes de los consultorios médicos o cerca del 80% de las academias se concentran en el área central de la ciudad (Avellaneda, 2002) (véase Figura 5).

Figura 5. Lima Metropolitana. Distribución de las funciones urbanas (por Conos)



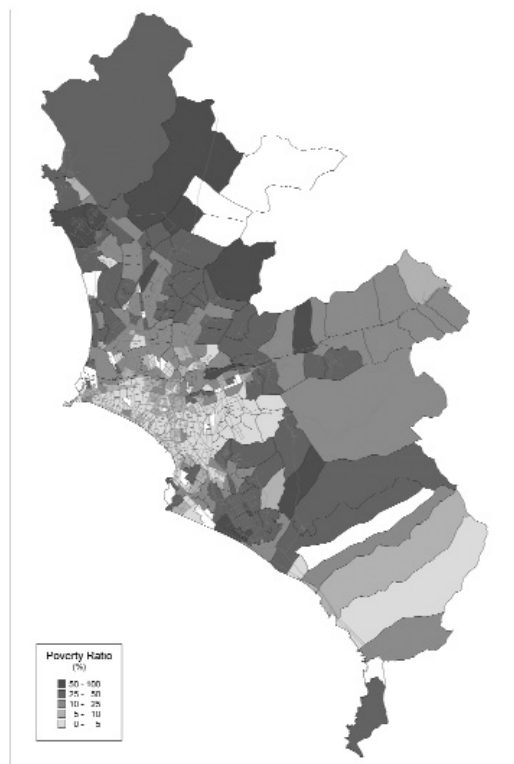
Fuente: elaboración propia en base a (1) INEI, 2001 e INEI-DTDIS, 2001; (2) INEI, 1996; (3 y 4) INEI, 1996; (5 y 6) INEI, 1997b; (7 a 13) INEI, 1999; (14) Telefónica, 2002; (15) INEI, 20

De esta forma, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio poli-funcional próximo al lugar de residencia hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama

urbana. Si antes las funciones vitales de la población estaban concentradas en un espacio relativamente próximo al hogar hoy se encuentran alejadas de éste. En este sentido, se ha pasado de una vida organizada alrededor del espacio local, del espacio de proximidad, a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. Así, el espacio de proximidad ha dejado de ser el espacio vital desbordando éste las fronteras de lo local y ubicándose en un espacio mucho más difuso y disperso.

Paralelamente a este proceso de transformación urbana se ha producido un proceso de segregación socio-territorial mediante el cual las clases populares se han concentrado fundamentalmente en las nuevas periferias metropolitanas. Los análisis realizados han permitido constatar que la falta de espacio en lugares cercanos al centro de la ciudad, las malas condiciones de habitabilidad de éstos y los elevados costes de la vivienda en los espacios centrales ha significado que la mayor parte de las personas de bajos ingresos establezcan su residencia allí donde existe espacio suficiente para ello y en condiciones económicas favorables, esto es, en la periferia de la ciudad (Avellaneda, 2007). De esta forma, los grupos de menos recursos han sido expulsados de las áreas de centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos periféricos (véase Figura 6).

Figura 6. Lima Metropolitana. Ubicación de la pobreza por microáreas según NSE (%), 2004



Fuente: Yachiyo, 2005

Este proceso de segregación social y territorial ha ido acompañado de un profundo proceso de segregación funcional. Así, según se desprende del análisis realizado, la mayor parte de estos nuevos espacios tienen un carácter fundamentalmente residencial. Si bien es cierto que a medida que se van consolidando van adquiriendo cada vez más funciones urbanas, en la mayor parte de los casos distan mucho de poder ser considerados espacios complejos con diversidad funcional. Fruto de ello, en la actualidad la mayor parte de los sectores populares urbanos residen en espacios periféricos de la ciudad infradotados de los servicios básicos y donde existen muy escasas oportunidades laborales y de otra índole.

Esta segregación funcional y socio-territorial, tal como se desprende de las entrevistas realizadas para el desarrollo de esta investigación, ha dado lugar al establecimiento de un estrecho vínculo entre la ciudad popular y los centros de actividad de la urbe. Lejos de entenderse como un espacio cerrado y segregado con una dinámica interna propia, la ciudad popular mantiene una relación intensa con el resto de la metrópoli, especialmente con el área central de ésta. Sin embargo, esta vinculación no se ha desarrollado en condiciones de igualdad sino de dependencia. La concentración de funciones, actividades y oportunidades en el centro de la urbe ha hecho que los habitantes de la ciudad popular dependan en gran medida del centro de ésta para desarrollar sus actividades cotidianas.

Dicha ubicación de la mayor parte de funciones y actividades urbanas en el área central de la ciudad obliga a los sectores populares a realizar lejos del espacio local una parte importante de sus actividades cotidianas. Así, la vida cotidiana de importantes sectores de población de bajos recursos residente en las áreas periféricas de la ciudad se desarrolla en los espacios centrales de ésta. Si bien es cierto que algunas actividades cotidianas pueden desarrollarse fundamentalmente en el espacio de proximidad, la mayor parte de éstas deben realizarse fuera de este espacio.

“Para comprar zapatos, ropa, también comida y otras cosas como adornos de Navidad y así tengo que ir al centro. Acá también hay algunas cosas de estas pero están más caras” (Sara, E-XIII)

6. EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO COMO INSTRUMENTO DE INTEGRACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

En este contexto de segregación socio-territorial y de desigualdad en la disposición de los servicios y las actividades, la movilidad deviene un importante elemento articulador de la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza en tanto que permite romper las barreras que esta segregación impone (Vega-Centeno, 2004). Dado que la mayor parte de las oportunidades laborales y los servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades cotidianas se encuentran lejos de sus lugares de residencia, la población de bajos recursos se ve obligada a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para desarrollar su vida cotidiana (Avellaneda, 2007).

“Estoy estudiando en una academia preuniversitaria que está allá por Wilson con Paseo Colón⁴. [...] Voy todos los días, de lunes a domingo. [...] Acá en Juan Pablo no hay academias así.” (Violeta, E-XV)

Así, para los sectores de bajos recursos los desplazamientos se erigen como el criterio estructurador de la vida cotidiana. El acceso a los servicios y a las oportunidades que ofrece la ciudad solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos especialmente de carácter metropolitano. En este sentido, el desarrollo de una vida organizada fundamentalmente fuera del espacio local solo será posible mediante la integración de la movilidad en la vida cotidiana. Tal como señalan las personas entrevistadas para la realización de esta investigación, las posibilidades de desplazamiento facilitarán a los sectores populares integrarse en las dinámicas de la ciudad no restringiendo su vida cotidiana a sus espacios residenciales o de proximidad.

Como se desprende de los informes consultados y del análisis realizado en el marco de esta investigación, dada la imposibilidad de realizar a pie o en automóvil la mayor parte de los desplazamientos que deben realizar para desarrollar sus actividades cotidianas, los sectores populares resuelven sus necesidades de movilidad hacia los espacios donde se concentran la mayor parte de funciones y actividades urbanas fundamentalmente en transporte colectivo. Tal como señalan los propios informantes, las largas distancias que deben recorrer así como el elevado coste del transporte privado hacen que el transporte colectivo devenga prácticamente la única posibilidad de desplazamiento de las personas en situación de pobreza para acceder a los servicios y las oportunidades localizados fuera del espacio de proximidad.

“Como le digo yo trabajo donde haya. Un día en el Cercado, otro en Villa el Salvador, otro en Ventanilla. Depende de donde haya obra. Y todo es carro, transporte público. Los combis... A todas partes voy en carro. Uno puede caminar por Juan Pablo pero si sale de acá tiene que tomar transporte” (Emilio, E-IX)

De esta forma, para las personas en situación de pobreza el acceso tanto a los espacios tradicionales de la urbe como a los nuevos nodos surgidos a partir de la década de los noventa solo será posible si existe un sistema de transporte colectivo que facilite su acceso a los diferentes espacios de la ciudad. De este sistema dependerá, en buena medida, la posibilidad de llegar a dichos espacios y de realizar encuentros plurisociales que les permitan acceder y aprovechar las oportunidades que se les ofrezcan y que les permitan, en suma, integrarse en las dinámicas de la ciudad.

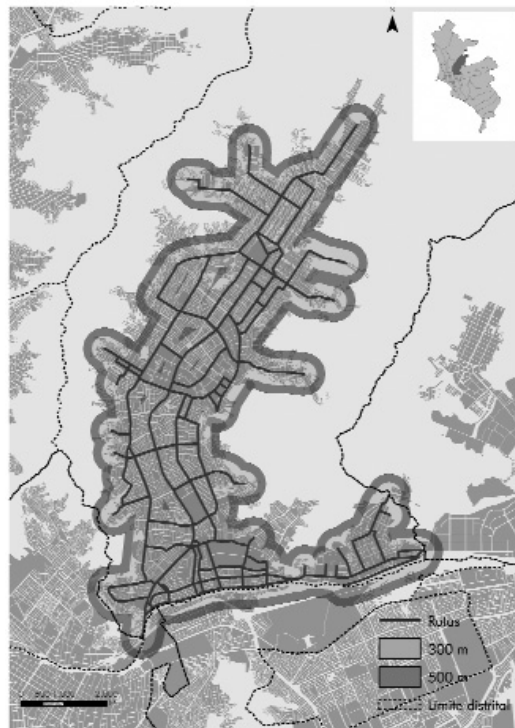
El actual sistema de transporte colectivo de Lima suele ser tildado de ineficiente por buena parte de la clase política, de las autoridades competentes, de los colectivos profesionales vinculados a él e incluso de los propios usuarios. Análisis realizados desde una óptica económica, tecnológica y ambiental coinciden no solo en señalar las deficiencias del sistema sino en situarlo como uno de los generadores de

⁴ Avenidas situadas en el centro de Lima.

los problemas que sufre la ciudad. Sin embargo, el análisis realizado desde una perspectiva social desarrollado en el marco de esta investigación ha mostrado como dicho sistema tiene importantes elementos de eficiencia para los sectores populares que facilitan la resolución de sus necesidades de desplazamiento (Avellaneda, 2007).

El primero de los elementos de eficiencia social de dicho sistema de transporte se establece, en primer lugar, en base a su cobertura territorial. La liberalización del sector a principios de la década de 1990 supuso un incremento de grandes proporciones del parque móvil dedicado al transporte colectivo lo que significó, a su vez, la proliferación de rutas de transporte por toda la ciudad. Tal como se desprende del análisis realizado en el marco de la realización de esta investigación en los municipios de Comas, San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres y Santa Anita (Avellaneda, 2007), la elevada demanda de este servicio por parte de las clases populares ha dado lugar a una extensión de las rutas de transporte con cada nueva urbanización. De esta forma, prácticamente todo el territorio metropolitano está cubierto por el transporte colectivo⁵ (véase Figura 7).

Figura 7. San Juan de Lurigancho. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002



Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

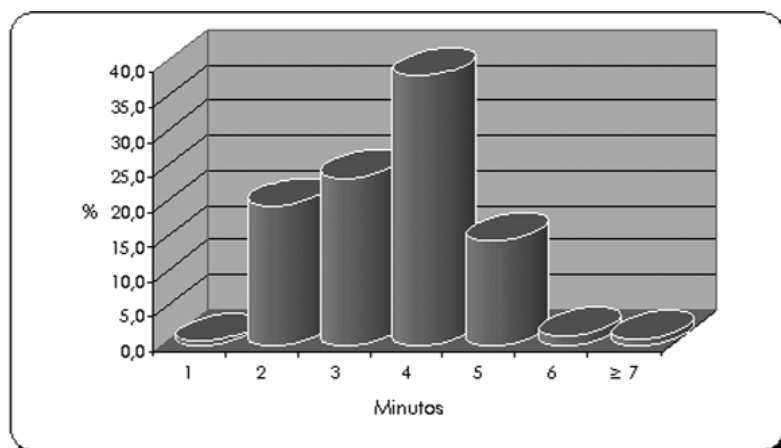
Un segundo elemento de eficiencia social del transporte colectivo es el establecido en base a su amplitud horaria. Si bien no están regulados y pueden ser oscilantes, los horarios de las distintas rutas de transporte suelen adaptarse a las necesidades de los usuarios cubriendo completamente el horario diurno y, en buena parte de las ocasiones, también el nocturno aunque con una frecuencia de paso mucho menor (véase Figura 8)

Figura 8. Juan Pablo II. Cobertura horaria del transporte colectivo, 2005

	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00
Línea 45B																								
Línea 17																								
Taxis colectivos																								
Mototaxis																								

Fuente: elaboración propia en base a los datos facilitados por las distintas empresas prestadoras del servicio

El tercer elemento de eficiencia del transporte colectivo es el establecido en base a la frecuencia de paso. En este sentido, la mayor parte de las rutas de Lima Metropolitana tiene frecuencias de paso por debajo de los cinco minutos siendo menor de tres en casi la mitad de ellas (Avellaneda, 2004). Esta frecuencia se reduce todavía más en las vías troncales y arteriales de la ciudad dada la multiplicidad de oferta para un mismo recorrido. Ello permite a los usuarios minimizar el tiempo de espera disminuyendo en gran medida el tiempo total de desplazamiento (véase Figura 9).

Figura 9. Lima Metropolitana. Frecuencias del transporte colectivo, 2002 ⁽¹⁾

Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

(1) Solo incluye Lima (autorizadas) y Callao (en convenio)

Estos elementos de eficiencia se ven reforzados por otros mecanismos: por un lado, por la presencia de un amplio sector informal, que puede llegar a representar el 60% de la oferta (DMTU, 2002), que presta su servicio principalmente en los espacios con menor demanda donde se ubican los sectores populares de menores rentas; por otro lado, por la (des)ubicación de los “paraderos” a lo largo de todas las vías por donde circulan las distintas rutas reduciendo el tiempo de acceso al propio “paradero” o al lugar de destino; en tercer lugar, por la gran cantidad de rutas que circulan por la ciudad, cerca de 1.500 (DMTU, 2002), que posibilitan un elevado volumen de intercambios de ruta lo que permite, a su vez, mediante trasbordos, acceder a prácticamente todos los espacios de la ciudad; y, finalmente, porque el sistema de transporte colectivo se complementa con otras formas de transporte tales como los taxis colectivos, los moto-taxis y los bici-taxis que incrementan la cobertura territorial y la amplitud horaria especialmente de las zonas de mayor pobreza.

De esta forma, como se ha constatado en el trabajo de entrevistas realizado en el marco de esta investigación, el transporte colectivo de Lima se establece como un importante instrumento de promoción de la inclusión social de los colectivos urbanos en situación de pobreza. La existencia de este sistema de transporte colectivo mejora la accesibilidad y la movilidad urbanas permitiendo el acceso de los más pobres a las oportunidades y a los servicios sociales reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social.

Ya sea de una forma consciente o inconsciente, la percepción de las personas en situación de pobreza que se han entrevistado es que la amplia oferta de transporte colectivo de la ciudad les permite salir del espacio local, acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad e integrarse en sus dinámicas urbanas. El análisis realizado ha

permitido constatar que la presencia de un sistema de transporte colectivo con importantes elementos de eficiencia social facilita a los sectores populares la realización de los desplazamientos que requieren para sobrevivir en una metrópolis donde su organización funcional obliga a sus ciudadanos a desplazarse constantemente a espacios lejanos a su lugar de residencia, donde su espacio vital es mucho más amplio que su espacio residencial.

“Yo un día trabajo aquí y otro allá. A cada rato paro cambiando de lugar de trabajo. Yo no podría trabajar si no hubiera transporte como hay ahora. (...) En Juan Pablo hay mucha competencia y hay que salir fuera y si no fuera por el transporte no se podría. (...) Sino nos quedaríamos encerrados en Juan Pablo y no podríamos trabajar. Transporte me permite trabajar, permite ir allí donde hay trabajo” (Emilio, E-IX)

Asimismo, del análisis realizado se deduce que el sistema de transporte colectivo de Lima facilita los contactos sociales y la articulación territorial posibilitando en buena medida el acceso de las clases populares a los diferentes sectores de la ciudad. Ello, según su propia percepción, les permite el aprovechamiento de oportunidades de las que de otra forma no se podrían beneficiar lo cual redundaría en las posibilidades de integración de los sectores populares en las dinámicas de la ciudad. Es por ello que el transporte colectivo es visto por las personas en situación de pobreza como un elemento de inclusión e integración social. La percepción común es que el transporte colectivo les facilita el desarrollo de sus actividades cotidianas permitiéndoles no solo la posibilidad de subsistir sino, y sobre todo, de progresar económica y socialmente.

“Ahora los carros llegan a todas partes. Y por el trabajo esto también es bueno. Antes no podías trabajar en algunas zonas por lo que era difícil llegar. Ahora llegas a todas partes. (...) En la situación como está ahora la economía esto es una gran ayuda” (María, E-XXV)

Si bien el sistema de transporte colectivo por si mismo no resuelve las situaciones de pobreza y exclusión social en la que se encuentran buena parte de los habitantes de Lima, atenúa los procesos de segregación social y territorial contribuyendo a la cohesión social y territorial de la población y el espacio metropolitanos. En este sentido, dicho sistema deviene una pieza principal del entramado urbano sin la cual los sectores populares verían incrementada su segregación social y espacial. El transporte colectivo de Lima, así, desarrolla un papel integrador y cohesionador que contribuye a atenuar la segregación y la desigualdad provocados por la implementación del modelo económico de corte neoliberal.

7. MOVILIDAD Y POBREZA: LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE COMO FACTOR DE EXCLUSIÓN

El análisis realizado con métodos de investigación de carácter cualitativo ha permitido corroborar que, al igual que en otras ciudades del continente latinoamericana-

no, en Lima el nivel de renta es una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los sectores populares. Para las familias de rentas bajas los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento siendo en muchas ocasiones un determinante de éstas.

Como ya se ha anotado, con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas. En este contexto, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependen, fundamentalmente, de su capacidad para sufragar el coste de dichos desplazamientos. En este sentido, el nivel de renta se erige como una de las principales variables que condicionan las posibilidades de desplazamiento de los sectores de rentas bajas estableciéndose una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta última un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

De igual forma que en otras ciudades de América Latina, las políticas de transporte desarrolladas en Lima durante las últimas décadas, consistentes fundamentalmente en la promoción de la movilidad individual y en la liberalización del transporte colectivo, han tendido a potenciar el transporte privado invirtiendo en él grandes insumos y a abandonar la regulación, la gestión y, sobre todo, el subsidio del transporte colectivo obligando a las empresas prestadoras del servicio a internalizar todos los costes de operación (Avellaneda, 2004). En este contexto, el sector del transporte ha tendido a incrementar progresivamente las tarifas para hacer frente a los costes de explotación del servicio.

Estas situaciones de subidas de precio periódicas, el último episodio de las cuales tuvo lugar mientras se desarrollaba el trabajo de campo de esta investigación y supuso unos incrementos de las tarifas superiores al 20%, han desembocado en un escenario donde el precio de los pasajes del transporte colectivo resulta incompatible con la capacidad de pago de aquellos que lo necesitan. En muchas ocasiones, las tarifas de transporte colectivo aparecen desproporcionadas respecto a los ingresos que percibe la población en situación de pobreza lo que para muchas personas de bajos recursos significa que el transporte colectivo deja de ser asequible o constituye una carga económica muy importante.

Para los grupos sociales de menores ingresos el valor de la tarifa de transporte público urbano constituye un factor importante en el presupuesto familiar. Tal como señalan las personas entrevistadas para este trabajo, los miembros de hogares pobres suelen destinar importantes porcentajes de sus presupuestos familiares a los desplazamientos siendo uno de los principales ítems de los gastos de dichas familias.

“Son algo de setenta y cuatro soles semanales. [...] Un quince o veinte por ciento será.” (Rosa, E-XII)

“Más o menos diez soles diarios será. De ahí si mi esposo está ganando treinta o treinta y cinco soles diarios será casi la tercera parte pues” (Teresa, E-XXIII)

Paradójicamente, pese a la elevada oferta de transporte colectivo que existe en Lima, buena parte de las personas en situación de pobreza tiene dificultades para desplazarse. Esta dificultad viene dada, fundamentalmente, por los bajos ingresos del hogar. Así, la necesidad de cubrir otras necesidades básicas como la vivienda, la alimentación o la formación de los hijos implica no poder destinar a desplazamientos todos los recursos que serían necesarios para poder realizar sus actividades cotidianas. En este sentido, en la mayor parte de los hogares pobres las rentas de que disponen son insuficientes para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los distintos miembros de la familia.

La necesidad de desplazarse para salir del espacio residencial y la elevada carga que suponen los gastos de desplazamiento para dichas familias hace que el coste del transporte sea considerado un elemento de suma importancia en la toma de decisiones ya sea de carácter cotidiano o de mayor calibre. Los escasos recursos económicos con que cuentan las personas que viven en situación de pobreza hacen que el coste del transporte esté presente en todos los procesos de toma de decisión que requieran de un desplazamiento. De esta forma, según señalan las personas entrevistadas, cualquier decisión de la vida cotidiana se verá supeditada a la posibilidad que se tenga de sufragar el coste del pasaje hasta el lugar donde se realiza la actividad que se desea realizar.

“Es como un foquito que se prende constantemente y que va diciendo “el pasaje, el pasaje”. Antes de tomar cualquier decisión de ir para acá para ir allá siempre tiene el pasaje en la cabeza” (José, E-VIII)

Dado que las escasas funciones urbanas presentes en los espacios residenciales de los sectores populares obligan a las personas que allí residen a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad para realizar la mayor parte de sus actividades cotidianas, el coste del transporte será un elemento que condicionará sus posibilidades de acceso a los servicios, las actividades y las oportunidades que ofrece la ciudad comprometiendo sus posibilidades de superar la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

En este sentido, si bien, como ya se ha señalado, el transporte colectivo representa un importante elemento de inclusión social para la población en situación de pobreza, los elevados costes derivados de su uso cotidiano constituyen un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano. Los altos costes de desplazamiento ponen en dificultades a esta población entorpeciendo sus estrategias de supervivencia en tanto que les obstaculizan tanto el acceso a las oportunidades de trabajo como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana. En este sentido son recurrentes los comentarios que hacen referencia a situaciones múltiples donde la falta de recursos económicos dificulta o impide realizar una parte importante de las actividades cotidianas. Según cuentan los propios informantes, dichas dificultades de accesibilidad y movilidad suponen para la población pobre un grave problema a su salida de la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

“Lo que es no poder ir al trabajo, como persona te sientes mal porque no puedes ir o sea te sientes frustrada ¿no?, te sientes agobiada. La situación económica... El no tener para un pasaje como diciendo no puedo tener siquiera dos soles en tú bolsillo y no tienes ¿no? Y pierdes la oportunidad de poder ver mejorada tú situación económica, tú vida personal, tú familia, tú calidad de vida ¿no?” (Rosa, E-XII)

Para las poblaciones pobres urbanas estos elevados costes del transporte significan una reducción de sus posibilidades de desplazamiento en medios de transporte motorizados. En este sentido, la incapacidad de hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento conlleva una restricción de sus posibilidades de movilidad. Debido a la escasez de dinero para el transporte los pobres se ven obligados a restringir sus desplazamientos lo cual les supone un freno a las ya mermaidas posibilidades de inclusión social. En este sentido, según se desprende de las entrevistas realizadas, buena parte de los habitantes de la ciudad popular no pueden usar el transporte colectivo de forma regular por absoluta imposibilidad de pagar la tarifa lo que impide que estas personas puedan ejercer plenamente su derecho a la movilidad.

Entre los principales problemas de movilidad de la población de rentas bajas están los desplazamientos para el trabajo y para buscar empleo, el acceso a los centros educativos o a los equipamientos de salud, las visitas a familiares y amigos y las salidas familiares o para realizar actividades de carácter cultural o recreativo.

La necesidad de realizar varios desplazamientos de forma cotidiana y de tomar varios carros para llegar a destino obstaculizan el acceso a las oportunidades de trabajo y su incorporación al mercado laboral. En algunas ocasiones, tal como cuentan los propios afectados, las restricciones a la movilidad pueden llegar a significar un importante ausentismo laboral y hasta la renuncia a empleos cuyos sueldos no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado requerido. En este sentido son frecuentes los relatos en los que las personas entrevistadas explican situaciones vividas en las que han perdido trabajos por no poder llegar a ellos o han tenido que rechazar ofertas laborales que podían suponer una mejora de su situación económica debido al incremento del coste del pasaje que significaba el nuevo empleo.

“Varias veces me han dicho “ven a tal sitio que tengo tal cosa para reparar”. Y aquel día no he tenido plata para ir. Y cuando voy al día siguiente o después de unos días ya lo hicieron, ya lo ha mandado a reparar por otro” (Ruperto, E-X)

Los más pobres también enfrentan serias dificultades en el momento de buscar empleo, algo muy habitual entre una población que trabaja normalmente en el sector informal de la economía y en condiciones de alta precariedad y temporalidad. En este sentido, son frecuentes los casos en los que los desempleados dejan de buscar empleo debido a la falta de dinero para costearse los gastos de desplazamiento.

Por otro lado, si bien es cierto que la expansión de los servicios educativos y médicos básicos a las áreas periféricas de la ciudad en los últimos años ha significado una disminución de las dificultades de acceso a éstos debido a la reducción de la distancia entre dichos servicios y los hogares de la población de bajos recursos,

los problemas de movilidad y accesibilidad todavía persisten en el caso de estudios medios y superiores y en el caso de la atención médica especializada en tanto que los centros que ofrecen dichos servicios suelen estar localizados en espacios alejados de los lugares de residencia de la población. En este sentido son frecuentes los relatos de personas que bien no pudieron atenderse en un momento puntual o que tuvieron que suspender un tratamiento debido a las dificultades de acceder al centro médico que le atendía.

“A veces hasta he perdido la consulta médica, de ir al seguro social porque no tenía para pasaje... [...] Lo peor es que estaba en tratamiento y debido a no poder ir he tenido que empezar el tratamiento de nuevo. El doctor me gritó porque el tratamiento es bien caro y si lo interrumpes vuelta a empezar más caro sale. ¿Pero que podía hacer pues si no tenía pasaje?” (Rosa, E-XII)

Asimismo, buena parte de las personas en situación de pobreza no pueden visitar a sus familiares y amigos a pesar de existir la oferta de transporte colectivo necesaria para llegar al lugar de destino. Los escasos recursos con los que cuentan deben destinarlos a cubrir otras necesidades de primer orden por lo que estas visitas quedan siempre relegadas, especialmente en aquellos casos en que se requiera de un desplazamiento que suponga un elevado coste en pasajes. Esta restricción dificulta o impide el establecimiento de relaciones de confianza que permitan desarrollar estrategias de solidaridad que les permitan recibir apoyo en momentos de necesidad y superar situaciones de especial dificultad.

“De repente yo podría necesitar que mi familia me apoye con los niños, mi mamá, cuando nosotros salimos a vender, pero ella no tiene plata para pasaje y nosotros menos. Entonces ella nos podría apoyar pero no se puede. Por esta parte además yo me siento un poco intranquilo por lo que si fuera más fácil de repente nos ayudaríamos pero así como es la cosa bien difícil es. (...) Por la plata es que no estamos más unidos. De repente nos podríamos apoyar más pero no podemos” (Alberto, E-XXI)

Los sectores populares señalan también la existencia de dificultades para realizar salidas familiares o actividades culturales y recreativas. A pesar de cumplir una función social de gran importancia su carácter no inmediato hace que en la mayor parte de los hogares estas actividades queden relegadas al último lugar.

Estos problemas de desplazamiento dificultan a las personas de bajas rentas salir del círculo vicioso de la pobreza. Así, la falta de recursos económicos les impide desplazarse con regularidad a los lugares de la ciudad donde se concentran la mayor parte de actividades limitando su espacio vital a las periferias urbanas donde existen pocas oportunidades para realizar actividades que permitan superar la situación de pobreza y exclusión social en la que están inmersos. De esta manera, las limitaciones para desplazarse fuera de los lugares de residencia no solo impiden la superación de la situación de pobreza sino que, además, pueden incrementarla. Este hecho cobra especial gravedad entre los sectores populares en tanto que se trata de personas que no solo tienen dificultades para cubrir sus necesidades básicas sino que ade-

más soportan importantes formas de exclusión social precisamente por su condición económica.

8. ESTRATEGIAS PARA SUPERAR LA DIFICULTAD DE DESPLAZARSE

La importancia que supone el transporte colectivo como elemento de inclusión social hace que las personas en situación de pobreza utilicen ya sea de forma cotidiana o esporádicamente diferentes estrategias para tratar de reducir sus costes de desplazamiento. De los relatos escuchados se extrae que la necesidad de realizar sus actividades cotidianas sin tener los recursos necesarios para acceder a los lugares donde éstas se desarrollan las lleva a desarrollar prácticas dirigidas a minimizar las consecuencias derivadas de sus restricciones de movilidad.

Una de las estrategias más utilizadas por los sectores de bajos recursos para no renunciar al desplazamiento aún no teniendo dinero para sufragar el coste de éste es reducir los desplazamientos primando aquellos que consideran más importantes y sacrificando los considerados menos trascendentales. Una práctica habitual en este sentido es quedarse a dormir en el trabajo regresando al hogar solo una vez por semana.

“Mi esposo estaba [trabajando] allá en Ancón, y para venirse de Ancón hasta acá era lejos (...) y era más caro el pasaje. Y así él ya se quedaba, ya una semana ya no venía, para ahorrarse la plata.” (María, E-XXV)

Esta práctica, según cuentan los propios entrevistados, es propia de los varones adultos cuyo rol es fundamentalmente el de sustentador económico del hogar.

Otra de las opciones más recurrentes es sustituir los viajes en transporte motorizado por desplazamientos a pie ya sea la totalidad del trayecto o una parte de él.

“A veces yo he optado por bajar en Puente Nuevo y trasladarme caminando hasta el colegio. A veces tomo carro para ir hasta el colegio pero si me voy caminando me ahorro algo de pasaje” (Carlos, E-XVI)

Existe, asimismo, otro conjunto de estrategias que consiste en desplazarse en transporte colectivo pagando una tarifa por debajo de la estipulada mediante la utilización de prácticas que bien pueden ser consensuadas o toleradas por los propios operadores u otras que rayan la ilegalidad.

“Algunos se montan en el carro y cuando les van a cobrar les dicen que no tengo pasaje y los botan. Y de ahí se montan a otro carro y así van avanzando” (Juan, E-IV)

De igual manera, según señalaron los propios entrevistados, para superar las dificultades de movilidad en momentos temporales las personas en situación de

pobreza suelen aventarse solo con dinero para el pasaje de ida aún a riesgo de no poder regresar por no tener pasaje para la vuelta.

Además de las señaladas, los sectores de bajos recursos utilizan otro sinfín de estrategias para poder acceder a los espacios donde se desarrollan sus actividades cotidianas. La práctica de todas estas estrategias como un recurso para hacer frente a los altos costes en transporte que debe sufragar la población en situación de pobreza pone de manifiesto, en primer lugar, la imperiosa necesidad que este colectivo tiene de desplazarse a largas distancias para desarrollar sus actividades cotidianas y, en segundo término, la importancia que el transporte colectivo tiene como elemento de inclusión y, en consecuencia, de reducción de la situación de pobreza y exclusión social. En este sentido, el empleo de estas estrategias, ni que sea solamente en momentos puntuales o en situaciones temporales, facilita el uso del transporte colectivo lo que permite a las personas en situación de pobreza acceder a los diferentes servicios y oportunidades que ofrece la ciudad permitiéndoles, ni que sea de una forma muy precaria, unos mínimos niveles de integración en las dinámicas de la ciudad.

9. CONCLUSIONES

Partiendo de la exploración de los vínculos que se establecen entre las variables movilidad, pobreza y exclusión social en un contexto de profunda segregación funcional y socio espacial, esta investigación ha analizado, en primer lugar, las relaciones que las personas en situación de pobreza mantienen con el espacio local y con el resto del territorio metropolitano como consecuencia de la estructura urbana y la organización funcional del espacio presente en la ciudad. Así, se ha podido comprobar como la falta de servicios y de oportunidades laborales, educativas o de otra índole obligan a los pobladores del área analizada a desplazarse fuera de su espacio local en busca de ellas.

A partir de ahí y de la detección que estos ciudadanos desarrollan una parte importante de su vida cotidiana fuera del espacio local y que para ello tienen la necesidad de realizar desplazamientos motorizados, se ha analizado la eficiencia social del sistema de transporte colectivo llegando a la conclusión que para estos ciudadanos éste deviene un importante instrumento de integración y cohesión social. Ello es debido, fundamentalmente, a tres elementos básicos que caracterizan el sistema de transporte colectivo: su amplia cobertura territorial (prácticamente todo el territorio metropolitano está cubierto por este servicio), su extensa amplitud horaria (que habitualmente se adapta a las necesidades de los usuarios), y su elevada frecuencia de paso (inferior a los tres minutos en la mitad de las rutas).

A continuación, se subraya que, si bien el transporte colectivo representa un importante elemento de inclusión social para la población en situación de pobreza, los elevados costes derivados de su uso cotidiano constituyen un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano. Así, los altos costes de desplazamiento ponen en dificultades a esta población entorpeciendo sus estrategias de supervivencia en tanto que les obstaculi-

zan tanto el acceso a las oportunidades de trabajo como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana.

Por último, la investigación ha permitido aflorar como la importancia que supone el transporte colectivo como elemento de inclusión social, hace que las personas en situación de pobreza utilicen ya sea de forma cotidiana o espontánea diferentes estrategias para reducir sus costes de desplazamiento. En este sentido, se han señalado fórmulas tales como la contención de los desplazamientos, evitando los considerados menos importantes, las sustitución de viajes motorizados por desplazamientos a pie, ya sea en la totalidad del trayecto o en parte de él, el desplazamiento en transporte colectivo pagando una tarifa inferior a la estipulada, y otro sinfín de estrategias de los más diversos para poder acceder a los espacios donde se desarrollan sus actividades cotidianas.

La realización de esta investigación, finalmente, ha permitido detectar que, si bien a grandes rasgos en la ciudad de Lima se reproducen las mismas relaciones entre movilidad, pobreza y exclusión social que en el resto de ciudades del contexto latinoamericano, existen algunas especificidades para el caso limeño. Mientras los estudios realizados en las ciudades del resto del continente denotaban altos grados de exclusión en aquellas personas en situación de pobreza, del trabajo realizado en Lima se extrae que, si bien este hecho también se reproduce en la ciudad estudiada, la presencia de una oferta de transporte colectivo con importantes elementos de eficiencia social atenúa la virulencia de los procesos de exclusión social.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, L. E. (1998): *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid, Fundamentos (Col. Ciencia, núm 218).
- ALLPORT, R. (2000). "Transport services for the urban poor". The Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF). *Infrastructure for Development: Private Solutions and the Poor. London 31 May – 2 June*. [Online: <http://www.ppiaf.org/conference/section3-paper4.pdf>]. [Consulta: 14 Mayo 2004].
- AVELLANEDA, P. (2002): *El model de mobilitat urbana basat en el transport col·lectiu. El cas de Lima Metropolitana*. Tesis de Máster. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- AVELLANEDA, P. (2004): Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57, 33-55.
- AVELLANEDA, P. (2007): *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- ÁVILA GOMIDE, A. (2003): *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília, IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. [Documento científico-técnico restringido].
- BOOTH, D.; HANMER, L. & LOVELL, E. (2000): *Poverty and transport. A report prepared for the World Bank in collaboration with DFID. Final Report*. London, Overseas Development Institute. [Documento científico-técnico restringido].

- CEBOLLADA, À. (2003): *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent. Sabadell com a exemple*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona. [Online: <http://www.tdx.cesca.es/TDX-1202103-143211/>]. [Consulta: 21 Mayo 2003].
- CENCA (2003): *Plan de ordenamiento urbano-ambiental Pueblos Unidos y Juan Pablo II. Distrito de San Juan de Lurigancho. Propuesta preliminar*. Lima, Cenca - Instituto de Desarrollo Urbano. [Documento científico-técnico restringido].
- DEL RINCÓN, D.; ARNAL, J.; LATORRE, A. & SANS, A. (1995): *Técnicas de investigación en ciencias sociales*. Madrid, Dykinson.
- DMTU (2002): *Transporte público en Lima Metropolitana. Informe interno*. Lima, Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima. [Documento científico-técnico restringido].
- Fundación Ciudad (2000): *Pobreza y transporte. Consulta con grupos de foco. Informe final*. Buenos Aires, Fundación Ciudad. [Documento científico-técnico restringido]. [Online: <http://www.worldbank.org/transport/utsr/santiago/1ferrara.pdf>]. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- GANNON, C. & LIU, Z. (200?): *Transporte: Infraestructura y servicios*. [Online: <http://www1.worldbank.org/prem/poverty/spanish/strategies/srcbook/tran0119.pdf>]. [Consulta: 20 Mayo 2004]
- Itrans (2004): *Mobilidade e pobreza. Pesquisa sobre a mobilidade urbana na população de baixa renda. Relatório final*. Brasília, Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte.
- KALTHEIER, R. M. (2002): *Urban transport and poverty in developing countries. Analysis and options for transport policy and planning*. Eschborn (AI), Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). [Online: http://www.cts-ceiba.org/Page/07_.htm]. [Consulta: 14 mayo 2004].
- KAUFMANN, V. (2000): *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- LEWIS, O. (1965): *La vida*. Nueva York, Vintage.
- MIRALLES, C. (2002): *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- RUIZ OLABUÉNAGA, J. I. (1996): *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao, Universidad de Deusto (Serie Ciencias Sociales, vol. 15).
- TAYLOR, S. J. & BOGDAN, R. (1994): *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. 2ª reimpresión. Barcelona, Paidós Ibérica.
- TORRES, C. A. (2000); La ciudad: espacio de inclusión y exclusión. En Torres, C.; Viviescas, F. & Pérez, E.: *La ciudad hábitat de diversidad y complejidad*. Bogotá: UNIBIBLOS - Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes.
- VALLES, M. S. (1997): *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid, Síntesis (Col. Sociología).
- VAN WEE, B. (2002): Land use and transport: research and policy challenges. *Journal of Transport Geography*, 10, 259-271.
- VASCONCELLOS, E. (2001): *Urban transport: environment and equity. The case for developing countries*. London, Earthscan.
- VASCONCELLOS, E. (2005): Transport metabolism, social diversity and equity: The case of São Paulo, Brazil. *Journal of Transport Geography*, 13, 329-339.

- VEGA CENTENO, P. (2004): *La movilidad (espacial) urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo*. Tesis doctoral. Louvain-La-Neuve, Université catholique de Louvain.
- WACHS, M. (1991): Men, women urban travel: the persistence of separate spheres. En Wachs, M. & Crawford, M. (eds.): *The car and the city: The automobile, the built environment and daily life*. Ann Arbor (Minnesota). The University of Michigan.
- WEBER, M. (1968): *Economy and society*. Nueva York, Bedminster Press.