LOS DILEMAS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE:

UNA MIRADA DESDE LIMA Y BOGOTÁ

ASOCIACIÓN MOVEMOS
Powered by VINCI HIGHWAYS

Publicado en Lima, junio de 2022

ÍNDICE

PRESENTACIÓN 03

INTRODUCCIÓN 04

LOS RETOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LIMA Y BOGOTÁ 05

El transporte: uno de los mayores factores de descontento de la población limeña y del Callao 06

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LAS BICICLETAS Y MEJORAS DE MOVILIDAD PEATONAL EN LIMA 07

La situación de los peatones y clicistas en Lima 07

Oportunidades de mejora que genera la pandemia para una movilidad sostenible en Lima 08

REFLEXIONES FINALES 09

SÍGUENOS EN:

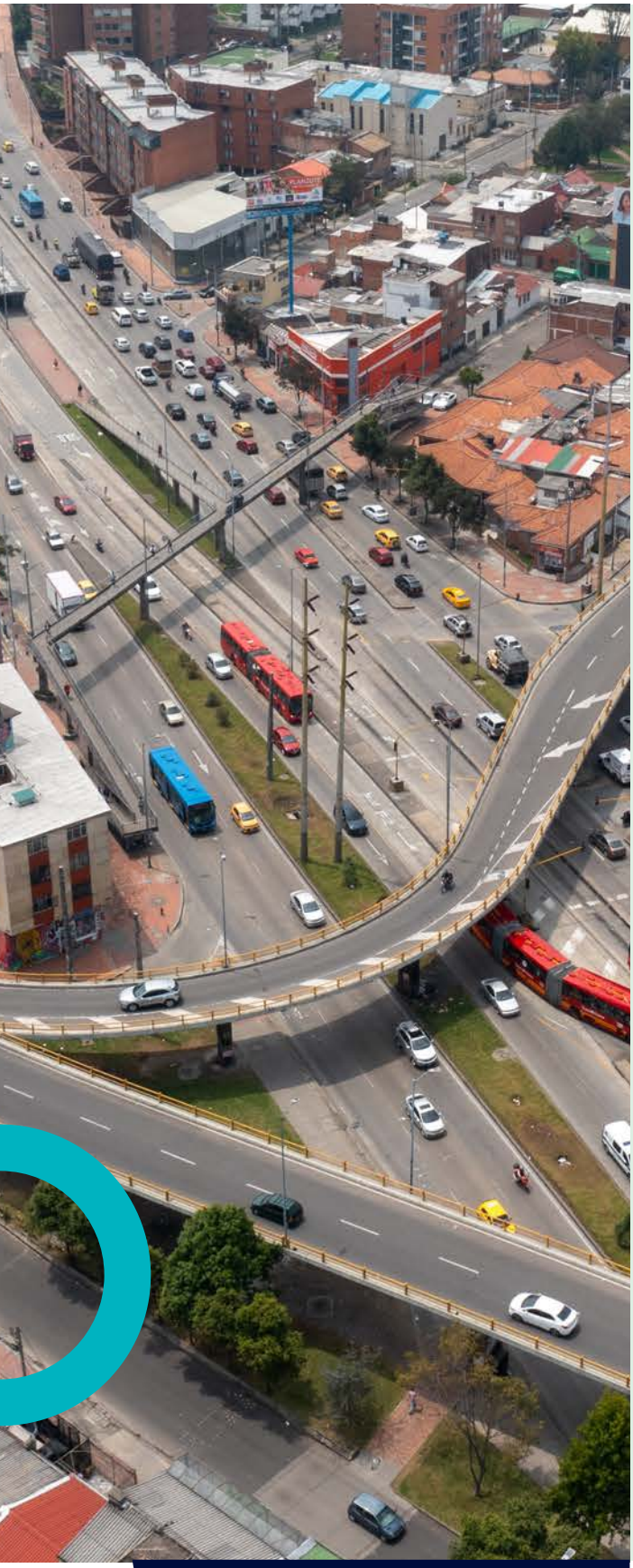
Asociación Movemos

@MOVEMOSVH

@AsociacionMOVEMOS

@Asociación MOVEMOS

@AsocMOVEMOS



Vista cenital de una vía en Bogotá, Colombia.
Fuente: Shutterstock

MOVEMOS

MOVEMOS, Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible, creada en septiembre de 2020, busca ser el principal promotor y articulador de la movilidad sostenible en el Perú, inspirando ciudadanos activos, conscientes y organizados para transformar nuestras ciudades e incidir en políticas públicas en favor de éstas.

MOVEMOS impulsa en el Perú el proyecto internacional MODURAL "Prácticas de la movilidad sostenible en América Latina metropolitana: estudio comparativo de Bogotá y Lima", el cual es financiado por la Agencia Nacional de Investigación de Francia (ANR) y elaborado por la Universidad de Rennes (Francia), el Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), el Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC) de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y la Universidad Piloto de Colombia. Esta investigación busca analizar la realidad de la movilidad en estas dos ciudades de Latinoamérica y estudia a diferentes poblaciones y sus particulares formas de adoptar prácticas de movilidad más sostenibles.

El 16 de marzo de 2022 realizamos el conversatorio "Los dilemas de la movilidad sostenible: una mirada desde Lima y Bogotá" en el que se presentaron los alcances de la investigación y se debatió sobre los retos que enfrentan los ciudadanos limeños y bogotanos para lograr una movilidad sostenible. Este documento presenta sus principales argumentos y conclusiones.

El conversatorio fue moderado por Vincent Gouëset, coordinador del Programa MODURAL. Además, participaron como panelistas Pablo Vega Centeno, investigador de la PUCP, Mariana Alegre, directora de Lima Cómo Vamos, y Carlos Felipe Pardo, asesor senior en New Urban Mobility (NUMO).

INTRODUCCIÓN

Vincent Gouëset

El término movilidad sostenible se introdujo en La Conferencia de las Naciones Unidas de Río en 1992 y se impulsa como parte de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS 11 – ciudades sostenibles), adoptados en 2015. Actualmente, no se tiene una única definición de movilidad sostenible. Se puede considerar como una forma de movilidad que brinda sistemas de transporte seguros, asequibles, confortables y accesibles para las personas y/o grupos vulnerables como niños, personas de edad, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, entre otros. De manera general, se comprende el concepto como aquella movilidad que permite mitigar las externalidades negativas del transporte como la contaminación, la congestión vehicular y la inseguridad; problemas que son relevantes en el contexto urbano latinoamericano.

Los casos de Perú y Colombia son particulares ya que cuentan con tasas de urbanización y de metropolización muy altas. Alrededor del 80 % de la población vive en las ciudades y aproximadamente el 40 % de la población vive en ciudades de más de un millón de habitantes, como son los casos de Lima y Bogotá. Urbes gigantes con más de 9 millones de habitantes que cuentan con una oferta de transporte deficiente a nivel cuantitativo y cualitativo, especialmente en las periferias populares.

Flota de buses eléctricos para transporte público de Bogotá.
Fuente: Momento24.co

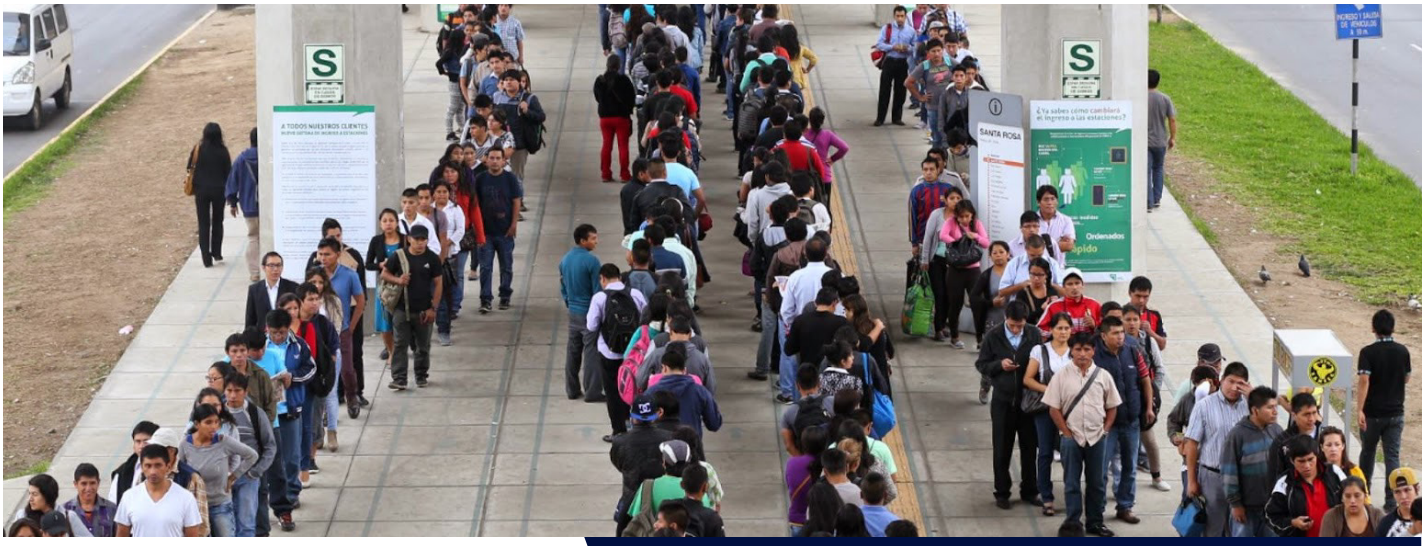
LOS RETOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LIMA Y BOGOTÁ

Pablo Vega Centeno

En primer lugar, es importante entender la movilidad sostenible desde un enfoque interseccional que considere a personas vulnerables (niños, personas con discapacidad), pero también condiciones sociales como el nivel de ingresos y variables demográficas. En Lima existe una gran desigualdad de oportunidades de acceso a la ciudad, por lo que el desafío se encuentra en plantear una movilidad sostenible que tenga como punto de partida el conocer cuáles son las necesidades de todos los ciudadanos y no solo de aquello que residen en distritos de alta renta. De manera que las iniciativas de movilidad sostenible no representen gestos de desigualdad. Considerando que las personas con menos oportunidades y menores ingresos, viven en zonas periféricas y deben realizar viajes muy largos y costosos para encontrar trabajo, el cual suele ubicarse en el centro de la ciudad. En este sentido, es importante pensar, estudiar e implementar tipos de inversiones públicas que involucren la integración en la ciudad.

En segundo lugar, Lima tiene un serio problema en la gestión del transporte como resultado de la gran cantidad de personas que gobiernan la zona metropolitana. Actualmente, se tiene un alcalde metropolitano de Lima, un alcalde para la provincia constitucional del Callao y 50 alcaldes distritales en Lima. Esto dificulta la toma de decisiones. En la medida de que no tengamos una decisión política integral que interpele como se organice la ciudad y cuáles son las prioridades de accesibilidad de los diferentes sistemas de transportes, la gestión del transporte se caracterizará por ser fragmentada.

"Combi", transporte público en Lima
Fuente: Shutterstock



Largas colas para abordar el Metro de Lima
Fuente: Shutterstock

El transporte: uno de los mayores factores de descontento de la población limeña y del Callao

Mariana Alegre

Los ciudadanos de Lima y Callao consideran como principal problema de la ciudad la inseguridad ciudadana y, en segundo lugar, el transporte público. La problemática del transporte se debe interpretar según el contexto del usuario (lugar de residencia y modo de transporte que utiliza). Por ejemplo, para las personas de rentas más altas, que suelen ser conductores de sus propios vehículos, el problema está asociado al tráfico vehicular, mientras que, para los ciudadanos con menores ingresos, se asocia a la calidad del servicio del transporte público y el tiempo que les toma llegar a su destino. En este último caso, es escaza la oportunidad de conseguir un empleo que les permita cubrir los gastos de transporte y el tiempo que invierten en moverse. En consecuencia, muchos optan por no tomar los empleos disponibles, lo que perpetúa la precariedad y las circunstancias en las que se encuentran, por ejemplo, de vivir en zonas de alto riesgo, sin acceso a servicios públicos y conectividad. Por otro lado, otro grupo de usuarios con ingresos bajos debe planificar estrategias de viaje individuales que suele incluir medios informales para completar sus viajes y atender a su necesidad de llegar a tiempo a su destino.

Es importante analizar los atributos del transporte público y comparar la experiencia del usuario frente a otras modalidades de transporte como los taxis, los vehículos particulares, el metropolitano, entre otros. Su rutina se ve afectada por una serie de aspectos que no necesariamente están relacionados al servicio como el lugar de residencia, el acceso al paradero, las conexiones para llegar a los corredores principales, el tiempo de espera, entre otros. Actualmente, no se prioriza ofrecer un sistema público de transporte enfocado en el usuario. Al contrario, se tiene la percepción de que se prioriza al transportista.

Carlos Felipe Pardo

Hoy en día la problemática del transporte se debe enfocar en entender y definir los espacios, su señalización y en identificar estrategias y soluciones para que quienes no tienen dinero para moverse tengan mejores condiciones de viaje. Por ejemplo, se debe construir vías y asignar espacios para los peatones.

Aunque Lima y Bogotá tienen casi el mismo tamaño de población, la densidad de Lima es menor y los viajes son más largos. Por ello, el rol del transporte público es esencial y debe responder a la demanda de los viajes largos.

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA IMPULSAR TRANSPORTES ACTIVOS

La situación de los peatones y ciclistas en Lima

Pablo Vega Centeno

A diferencia de Bogotá, el uso de la bicicleta no es masivo en Lima. Es una práctica relativamente emergente de los sectores profesionales de ingresos medios de la ciudad que ha sido impulsada principalmente por gobiernos municipales con fines recreativos, por ejemplo, a través del cierre de avenidas los fines de semana. También se evidencia que algunos distritos del centro de la ciudad, como San Isidro y Miraflores, han realizado inversiones importantes en infraestructura para ciclovías.

Sin embargo, para implementar una política que tenga incidencia en poblaciones más pobres, el análisis debe incluir también a los peatones, quienes deben caminar para acceder al transporte público. Esto incluye, también, a la infraestructura que requieren para ascender y descender de las laderas de los cerros. Además, por un lado, se debe reforzar la educación sobre los derechos del peatón para que los puedan ejercer, y, por otro lado, se debe destinar inversión pública a diseños que prioricen a los peatones para que se sientan como ciudadanos.

Micromovilidad una alternativa sostenible, Miraflores, Lima, Perú
Fuente: Shutterstock

Oportunidades de mejora que genera la pandemia para una movilidad sostenible en Lima

Mariana Alegre

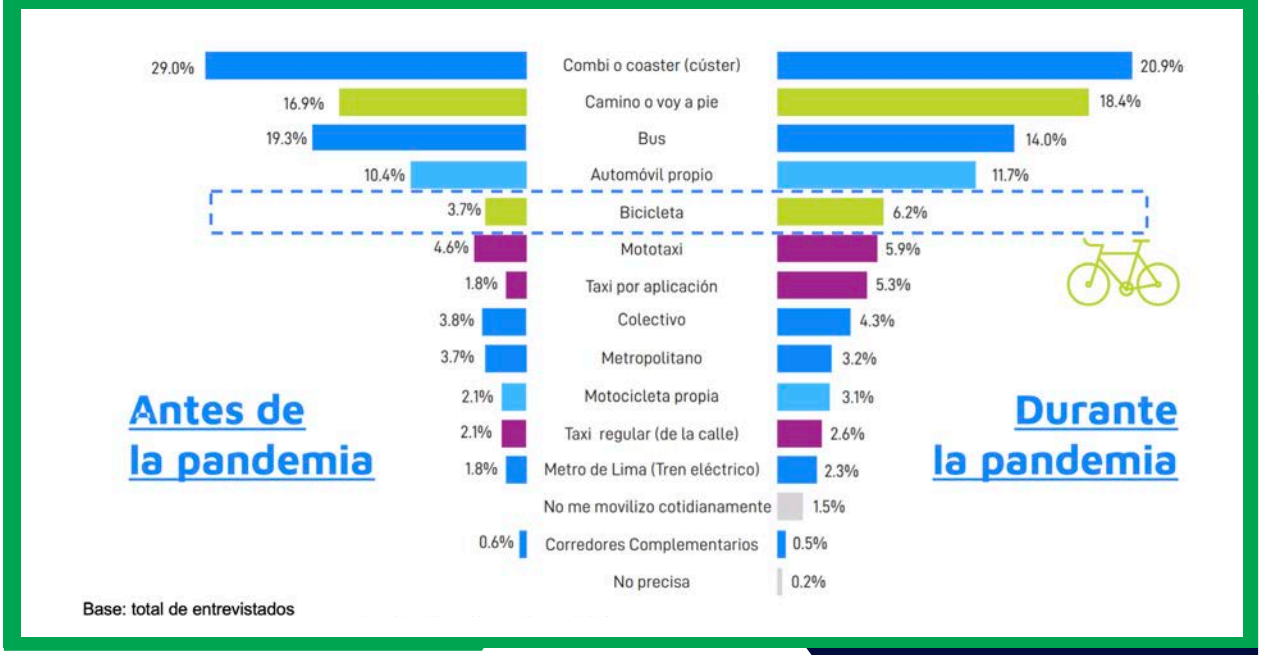
A partir de la cuarentena, se analizó la transferencia modal tras el cese de la inmovilización social obligatoria. Muchas personas que se movilizaban antes con transporte público cambiaron a taxis, vehículos propios y bicicleta. Además, un grupo importante dejó de movilizarse, ya sea porque empezó a realizar teletrabajo o perdió su empleo. Este último grupo está conformado principalmente por mujeres, evidenciando una brecha de género en la nueva distribución modal. Esto revela que quienes se ven más afectados por los impactos negativos de las políticas de movilidad existentes, son las mujeres.

Tras la pandemia, los limeños valoran de manera diferente los espacios públicos y la movilidad activa. Si bien la ciudad también es para las personas (además de para los conductores), no existe infraestructura para garantizar viajes seguros a quienes caminan, montan bicicleta o se trasladan en transporte público. Se propone dos medidas para estos usuarios:

1.Carriles exclusivos para el transporte público
2.Reducción de la velocidad de los vehículos motorizados

De esta manera se invita a los ciudadanos a usar la calle y modos activos de transporte, en vez de recurrir a, por ejemplo, el uso de vehículos particulares o colectivos informales.

Principales formas de movilidad antes y durante la pandemia



Fuente: Lima Cómo Vamos 2021

Carlos Felipe Pardo

Es importante comprender el privilegio a la inmovilidad que muchos tuvieron durante la pandemia. Esto significa, el tener la opción de poder decidir quedarse en casa. Por ejemplo, aun cuando no había prospecto de una vacuna muchas personas tuvieron que salir a las calles, mientras que otro grupo podía contemplar la opción del teletrabajo.

REFLEXIONES FINALES

1

En el Perú el sistema de transporte enfrenta complejos retos, considerando las desigualdades socioeconómicas y las necesidades diarias de movilización de los ciudadanos, así como la falta de acceso de los usuarios más vulnerables. De esta manera, podemos plantear y evaluar políticas e iniciativas de movilidad sostenible que respondan a las necesidades de todos.

2

Sin una decisión integral para Lima y Callao la gestión del transporte y la infraestructura vial seguirá fragmentada, contribuyendo a generar un mayor caos.

3

La gestión de una movilidad sostenible también debe contemplar diferentes necesidades: aquellos de altos ingresos tienen que lidiar a diario con la congestión vehicular desde los autos que conducen, mientras que aquellos con bajos ingresos –por ubicarse en la periferia de la ciudad- no tienen a acceso a los servicios de transporte público (o este es informal o de muy baja calidad) y toman muchas horas en los tiempos de traslado de sus hogares a sus centros de trabajo (y esto encarece además el costo de movilización). Si esta situación se perpetúa, el impacto social seguirá siendo negativo considerando que gran parte de la población peruana no podrá tomar los mejores empleos disponibles (por los altos costos que implica su movilización hacia el trabajo presencial), lo que perpetúa la precariedad en la que viven.

4

La toma de decisiones para una movilidad sostenible debe enfocarse en el usuario y no sólo en los transportistas. Los ciudadanos deben usar la calle (o aprender a hacerlo) y también los espacios públicos, y estos no deben ser un privilegio solo del sector transporte o de quienes conducen un vehículo. Los gobiernos deben promover la movilidad activa y la accesibilidad para todos.

5

El uso de la bicicleta y, en general, vehículos menores, se ha incrementado a raíz de la pandemia. Sin embargo, solo ciudadanos de los estratos socio-económicos más altos pueden adquirir una bicicleta y tener acceso a infraestructura segura destinada a ciclistas, debido a las características de la zona en la que residen. Es responsabilidad de los gobiernos que la planificación e inversión en infraestructuras inclusivas, por ejemplo, en ciclovías, sea de manera generalizada y no solo en distritos de renta alta y promoviendo además el uso de espacios públicas por parte de las personas. Asimismo, es primordial que se establezcan medidas que salvaguarden la integridad de ciclistas y peatones que se desplazan por la ciudad y que estos cumplan también con las normas de seguridad que les corresponden.

EXPOSITORES

MARIANA ALEGRE

Máster en Diseño de Ciudades y Ciencias Sociales por la London School of Economics and Political Science (LSE) y becaria Chevening. Estudió Derecho en la PUCP y cuando realizó su maestría en Derechos Humanos supo que su pasión eran los derechos urbanos. En Lima Cómo Vamos contribuye a mejorar la calidad de vida urbana. Además, es fundadora de la estrategia Ocupa Tu Calle que busca recuperar y generar más espacios públicos. En los últimos meses, Mariana está co-construyendo NODAL - Nodos Urbanos de América Latina un espacio cooperativo y auto gestionario para contribuir a formar la Nueva Generación Urbana de la región. También es profesora de la Facultad de Gestión y Alta Dirección de la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesora de Derecho a la Ciudad en la Maestría en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible de la misma casa de estudios.

PABLO VEGA CENTENO

Es Licenciado en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Magister y Doctor en Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. Se desempeña en la docencia universitaria en la PUCP desde 1991 en los campos de las ciencias sociales, la arquitectura y el urbanismo. Desde el año 2012 es profesor principal del Departamento de Arquitectura de la PUCP. Como investigador universitario se ha especializado tanto en el estudio de la producción del espacio urbano como en la investigación de fenómenos de vida cotidiana, espacios públicos y movilidad, temas sobre los cuales ha realizado numerosas publicaciones tanto en libros como en artículos para revistas especializadas. Ha recibido el premio de reconocimiento a la investigación de la PUCP los años 2009,2011, 2013 y 2018.

CARLOS FELIPE PARDO

Colombiano con maestría en urbanismo de la London School of Economics, ha dirigido y participado en proyectos de desarrollo urbano, DOTS, políticas de transporte, cambio climático y realizado asesorías técnicas a gobiernos en más de 40 ciudades de Asia, América Latina y África con bancos de desarrollo (BID, CAF), agencias de Naciones Unidas, agencias de cooperación, y ONG internacionales. Es el fundador de Despacio.org y Senior Advisor de NUMO. Recibió el Danish Cycling Embassy's 2018 Leadership Award y es un Distinguished TUMI friend 2019. Participante del Programa MODURAL.

VINCENT GOUËSET

Profesor de geografía de la Universidad Rennes 2, miembro de la Unidad Mixta de Investigación ESO Espacio y Sociedad (UMR 6590). Sus investigaciones tratan de las dinámicas urbanas en América Latina, y mas precisamente sobre las movilidades. Dirige desde enero 2020 el programa ANR (https://modural.hypotheses.org) sobre las prácticas de movilidad sostenible en Lima y Bogotá.

SOBRE MOVEMOS

MOVEMOS es la Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible. Promueve una movilidad con impactos positivos en términos sociales y ambientales, con apertura, transparencia y visión de largo plazo. En alianza con sus socios globales y nacionales, pone foco estratégico en iniciativas sobre transporte sostenible, educación vial y crecimiento verde.

SOBRE VINCI HIGHWAYS

VINCI Highways, filial de VINCI Concessions, es líder en concesiones, operaciones y servicios de movilidad vial. VINCI Highways diseña, financia, construye y gestiona autopistas, redes urbanas, puentes, túneles y servicios de peaje en una red de casi 4000 km en 16 países. VINCI Highways utiliza todo su saber hacer para garantizar los más altos estándares de rendimiento y de seguridad, y ofrecer así una experiencia positiva a los automovilistas

SÍGUENOS EN:

Asociación Movemos

@MOVEMOSVH

@AsocMOVEMOS

@AsociacionMOVEMOS

@Asociación MOVEMOS

ASOCIACIÓN
MOVEMOS
Powered by
VINCI HIGHWAYS