



Clío

Revista de Historia, Ciencias Humanas
y Pensamiento Crítico

ISSN 2660-9037



Adscrita a:

Fundación Ediciones Clío

Academia de la Historia
del Estado Zulia

Centro Zuliano de
Investigaciones
Genealógicas

Sección: Artículo científico | 2025, julio-diciembre, año 5, No. 10, 516-539

Movilidad urbana y desarrollo sostenible: implicaciones para el progreso social

Pérez Ruiz, Lucio Enrique¹

Correo: N00197817@upn.pe

Orcid: <https://orcid.org/0009-0003-9792-6378>

Ortecho Rodríguez, Zindy Cotty²

Correo: N00262923@upn.pe

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7063-9972>

Alas Rojas, Diana Leonor³

Correo: diana.alas@upn.pe

Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-9435-9212>

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14982971>

Resumen

Avanzar hacia el desarrollo sostenible es una de las expectativas para la nación, lo que implica una movilidad urbana eficiente, equitativa y accesible para todos los ciudadanos. Tomando en consideración estos elementos, la investigación analiza el papel de la movilidad urbana en el Perú, así como las propuestas legislativas realizadas para su articulación con la sustentabilidad. Metodológicamente, se trata de una investigación cualitativa, con aplicación de la revisión documental. Entre los principales hallazgos se destaca el avance con iniciativas para promover el transporte sostenible, sin dejar de lado la persistencia de problemas estructurales como la congestión vial, la infraestructura inadecuada, vehículos obsoletos, entre otros aspectos. Se concluye que, a pesar de los múltiples esfuerzos gubernamentales, en el Perú se requiere de una planificación estratégica y de alternativas no motorizadas para la movilización urbana, mejorando el encuentro entre las ciudades y los pueblos, consolidando el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Palabras clave: movilidad urbana, desarrollo sostenible, transporte público, ciudadanía.

¹ Docente investigador en la Universidad Privada del Norte. Trujillo, Perú.

² Dra. en Educación. Docente investigador en la Universidad Privada del Norte. Trujillo, Perú.

³ Dra. en Derecho. Maestra en Derecho, mención Ciencias Penales. Docente investigador en la Universidad Privada del Norte



BY: se debe dar crédito al creador.

NC: Solo se permiten usos no comerciales de la obra.

SA: Las adaptaciones deben compartirse bajo los mismos términos.

<https://ojs.revistaclio.es/index.php/edicionesclio/>

Recibido: 2024-12-28 **Aceptado:** 2025-02-14

Urban mobility and sustainable development: implications for social progress

Abstract

Moving towards sustainable development is one of the expectations for the nation, which implies efficient, equitable and accessible urban mobility for all citizens. Taking these elements into consideration, this paper analyzes the role of urban mobility in Peru, as well as the legislative proposals made for its articulation with sustainability. Methodologically, this is qualitative research, with the application of documentary review. Among the main findings, we highlight the progress with initiatives to promote sustainable transport, without leaving aside the persistence of structural problems such as road congestion, inadequate infrastructure, obsolescent vehicles, among other aspects. It is concluded that, in spite of multiple governmental efforts, Peru requires strategic planning and non-motorized alternatives for urban mobility, improving the encounter between cities and towns and consolidating the fulfillment of the Sustainable Development Goals.

Keywords: urban mobility, sustainable development, public transport, citizenship.

Introducción

En el contexto presente, contar con una movilidad urbana eficiente, es sinónimo de modernidad, de avance hacia la construcción de ciudades resilientes, de bienestar ciudadano y de inversión en servicios públicos. A nivel global, la movilidad urbana se integra a cada uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (2015), puesto que toma en cuenta distintos aspectos como la salud y bienestar ciudadana (ODS-3), el acceso a energías no contaminantes (ODS-7), a la innovación tecnológica e industrial (ODS-9), la construcción de ciudades resilientes y sostenibles (ODS-11), la acción por el clima (ODS-13), entre otros aspectos.

Ello evidencia la posibilidad de alcanzar mejoras a nivel económico, social y ambiental, al implementar soluciones tangibles y contribuir al desarrollo equilibrado de las ciudades. En el contexto peruano, existen distintos desafíos que deben afrontarse, como la congestión vehicular, la insuficiencia del transporte público, el impacto negativo en el ambiente, la informalidad en el trabajo, lo que entra en contradicción con los aspectos contenidos en la propuesta para el desarrollo sostenible.

Como puede apreciarse, la legislación peruana apuesta por alternativas viables, equilibradas, priorizando la seguridad ciudadana, el cuidado del ambiente y la accesibilidad de los usuarios. En virtud de lo anterior, esta investigación analiza el papel de la movilidad urbana en el Perú, además de las propuestas legislativas realizadas para su articulación con la sustentabilidad, resaltando las oportunidades y limitaciones presentes en el contexto peruano.

1. Fundamentación teórica

De acuerdo con lo planteado por Domínguez et al. (2024), la movilidad urbana se define como “el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un espacio físico” (p. 20). Por su parte, Alcántara (2010) añade que este tipo de movilizaciones obedecen al desenvolvimiento habitual de la ciudad e incluyen el desplazamiento mediante caminatas, transporte mecánico (bicicletas) o motorizado (autobuses, motocicletas, metros, entre otros). Este tipo de movilidad es necesario y comprende la distribución de la ciudad en distintos espacios, lo que permite definir las zonas de influencia, las zonas preferidas para el comercio, la vivienda y el destino del transporte público.

De esta manera, la movilidad urbana se constituye en sinónimo de desarrollo, al conjugar una serie de intereses individuales, colectivos, estatales y privados, cuyo fin son las mejoras tangibles dentro de la ciudad. En esta categorización, se incluye el número de viajes que se realizan entre distintas latitudes en ciudades y áreas metropolitanas, donde los desplazamientos son relevantes para el desenvolvimiento diario de individuos y de la economía nacional y local. Asimismo, se incorpora el tránsito hacia el interior de las ciudades, lugares señalados como periféricos, pero que han adquirido relevancia gracias a la perspectiva vial y al desarrollo de las regiones.

Langes (2011) afirma que la relevancia de la movilidad se ha agudizado en la actualidad, convirtiéndose en un problema político, económico y cultural. Sin embargo, el interés en esta materia data de épocas antiguas, cuando la movilidad urbana fue pensada como instrumento para la reestructuración de las capitales europeas, afectando sus modos y formas de vida. Mediante la accesibilidad y la conectividad, fue posible conectar las grandes ciudades con las periferias, al regular el acceso ciudadano y la distribución de los grupos sociales en la ciudad, permitiendo relaciones entre lo arquitectónico, lo ciudadano y el transporte.

Ahora bien, durante el XX, la movilidad urbana ha aumentado significativamente su relevancia, gracias a la globalización y a las necesidades de las grandes ciudades. Con la llegada y auge de las Tecnologías de la Información y Comunicación en los años ochenta, se dio espacio a la confección de centros urbanos, coordinados y controlados por el capital global, concentrando funciones políticas, culturales y económicas, influyendo en los modos de comunicación, en la definición de centralidad y en las formas en las que la modalidad se convertía en una necesidad para organizar y dar funcionamiento a la ciudad.

Se trata de una forma distinta de concebir la movilidad, enfocado en las necesidades de los ciudadanos, de modo que su aplicación puede darse de forma sistémica, mediante aquellos vehículos apropiados para fines específicos. A tal efecto, la movilidad urbana tiene como propósito esencial conectar distintos puntos de la ciudad, de modo que se integren objetivos, intereses, necesidades y formas de vida, lo que revela la importancia del transporte dentro del acontecer diario en las ciudades.

Lo anterior implica que la planeación de la movilidad urbana se encuentre en acuerdo con la organización del espacio público, de modo que sean admitidos todas las formas de movilidad de una forma clara y precisa. Bajo estas condiciones, se destaca que la movilidad urbana se relaciona a principios como la diversificación, densificación y compactación de la ciudad. De lo anterior surge la necesidad de un modelo de movilidad urbana sostenible, que haga uso adecuado de los espacios ciudadanos y de la distribución de la infraestructura de la ciudad; así, el uso de los espacios públicos será más equitativo y pensado en el interés de la colectividad (Serrano, 2018).

En la perspectiva de López y Aguilar (2019), la movilidad urbana hace alusión a la capacidad ciudadana de acceder a los lugares donde se brindan servicios y oportunidades para el desplazamiento, bien sea por su factibilidad o accesibilidad o bien por la satisfacción de necesidades que ameritan la conexión entre distintos puntos de la ciudad. De esta forma, se concibe la movilidad urbana como una práctica social de desplazamiento, que abarca los traslados cotidianos, la movilidad residencia, profesional, el desplazamiento de personas, de bienes, mercancías y de las diversas prácticas que incluyen el desplazamiento de individuos o bienes materiales.

En este contexto, la Unión Europea ha sido pionera en la materia. A partir de los años ochenta del siglo XX, ha emprendido diversas iniciativas para fomentar el conocimiento en la materia, mejorar el transporte público y reducir la congestión de la ciudad, mediante programas como Civitas y Eltis, Smart Cities o los Paquetes de Movilidad Urbana. Estas acciones se han visto acompañada por documentos que han tratado de regularizar la movilidad dentro del continente europeo, estableciendo objetivos claros y un marco normativo referencial en la materia. Las mismas intenciones se han encontrado en América Latina y el Caribe. Países como Colombia, Chile y Brasil se han sumado a iniciativas para la movilidad urbana sostenible, la construcción de infraestructuras viales y la puesta en práctica del transporte masivo, con el fin de mejorar la movilidad en las grandes ciudades.

Para Pineda y González (2024), las últimas tendencias en torno a la movilidad urbana van dirigidas a la implementación de tecnologías novedosas para impulsar el transporte, beneficiar el medioambiente y garantizar el futuro planetario a las generaciones venideras (Alvarado, 2019). Por tanto, se trata de uno de los problemas crecientes en las ciudades en el siglo XXI, pues es fundamental para el progreso económico, cultural y para impulsar el conocimiento, entre otros aspectos. Implica la posibilidad del desarrollo sostenible, la creación de nuevas formas de transporte ecológico, que caminen de la mano con políticas públicas específicas, que conduzcan a alternativas reales para frenar los efectos adversos de contaminación y de la cultura consumista.

En la perspectiva de Quintero (2017), la movilidad urbana se precisa como un tema de interés público y de derecho ciudadano, que contribuye a mejorar la calidad de vida de los individuos, forjando nuevas formas de promover el acceso

equitativo, la igualdad, el ambiente saludable y el desarrollo sostenible. Consecuentemente, la movilidad urbana se asume dentro de las políticas de transporte de las naciones, conducida por los lineamientos y preceptos que sirvan para su regulación, control, vigilancia ciudadana, comodidad y accesibilidad para todos sus usuarios.

2. Metodología

Salazar (2020) sostiene que la investigación cualitativa parte del supuesto de que el mundo está compuesto de significados y símbolos. De esta manera, la subjetividad, la interdisciplinariedad y la mirada holística a los problemas sociales, se consideran relevantes; además, la realidad tiene una serie de significados compartidos, que no pueden ser encasillados desde una sola mirada, pues cada individuo asume una posición representativa de una realidad que le concierne.

Entendido así, la investigación cualitativa se compone de relaciones, medios, interpretaciones y de la posición intersubjetiva de los investigadores, en tanto procura descripciones y análisis detallados de una realidad concreta. En atención a lo anterior, la presente investigación tiene un enfoque cualitativo, dado que su orientación consiste en interpretar, de distintas maneras, el fenómeno de la movilidad urbana, tomando en consideración los contextos y realidades emergentes.

A nivel técnico, se aplica la exploración documental. Gracias a su versatilidad, permite la recopilación y análisis de información relevante, mediante la recopilación de artículos científicos especializados, normativas legales e información actual obtenida de distintas fuentes. En este contexto, la investigación hace uso específico de las perspectivas legales peruanas, notas de prensa

relacionadas con el fenómeno estudiado. La incorporación de estos elementos radica en la necesidad de contextualizar el problema, ampliarlo y brindar una interpretación detallada de sus alcances.

Para la selección de fuentes, se utilizaron repositorios académicos de prestigio, como Scopus, Latindex, Redalyc, Dialnet y Google Scholar. Igualmente, se hizo uso de publicaciones legales peruanas y reportes periodísticos de la nación, lo que derivó en un proceso de organización y selección de materiales de acuerdo a su relevancia temática e interés para la construcción del artículo.

3. Resultados

Dentro del marco normativo peruano, la movilidad urbana sostenible es definida en la Ley Núm. 31313 como la oportunidad que se ofrece a la ciudad de contar con transporte público accesible, asequible e intermodal, con una infraestructura consolidada, que genere menores costos, mayor eficiencia y que atienda a las demandas establecidas por la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (2015). Como tal, plantea adecuaciones en torno a la edad, medios de movilidad, intereses ciudadanos, condiciones físicas de los usuarios y género. Este hecho ha sido reafirmado por distintas instancias gubernamentales, como el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2022), que establece que la movilidad urbana sostenible incluye el desplazamiento logístico de personas de distintas ciudades y centros poblados, lo que implica la recuperación de los espacios públicos, la reducción del daño a la naturaleza, mejoras en los medios de traslado, haciendo más eficiente y menos excluyente el transporte y la vialidad en la nación.

Pese a ello, la experiencia de la movilidad urbana en América Latina y en el Perú no es homogénea, producto de las disparidades sociales y de la diversidad geográfica que caracteriza la región. Por tanto, no puede argumentarse que la movilidad automotora, peatonal o mecánica tenga los mismos impactos en cada lugar. A esto se suman otros factores como el socioeconómico, el cultural e histórico, que determinan el grado de acceso, la experiencia de los usuarios, por citar algunos elementos. De esta manera, se concibe que la movilidad urbana refleja las estructuras sociales y las diferencias implícitas en esta (Jirón y Zunino, 2017).

Por ende, no puede comprenderse este concepto como estático, sino que involucra el movimiento físico, el desplazamiento para alcanzar una serie de fines, incluyen experiencias ciudadanas claras y distintas, donde cada individuo tiene su razón de ser. Con el transcurrir del tiempo, la movilidad urbana ha dejado de ser un asunto enteramente focalizado en la figura masculina, pues tras la masificación de la mujer en los espacios de trabajo y como grandes consumidoras comerciales, la experiencia del transporte se ha convertido en un problema que trasciende lo meramente vial, incluyendo la vialidad, la planificación, la cultura, el género, el acceso al desarrollo y la preservación de la identidad de los pueblos.

En el contexto peruano, el transporte y la movilidad se encuentran regidos por la Ley Núm. 27181, que regula el tránsito de personas, vehículos, mercancías, transporte en sus distintas modalidades, infraestructura vial, equipamiento, entre otros aspectos. El Art. 2, establece que el servicio de transporte es un bien público orientado a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, fijando condiciones de seguridad, salubridad y calidad para la atención de los usuarios, los modos de operación (urbano, intraurbano, nacional e internacional) y la naturaleza del

mismo (público o privado). De igual forma, describe la constitución del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, compuesto por terminales, estaciones de rutas, infraestructuras complementarias y demás aspectos que facilitan la movilidad ciudadana.

Asimismo, precisa que la movilidad es un factor económico clave para la nación, pues a través de este se realizan el traslado de mercancías, el desplazamiento de personas, de vehículos, por medio de distintas vías. Por esta razón, prioriza la protección ciudadana y del medio ambiente, la eficiencia y eficacia en la prestación de servicio, mediante el diseño de políticas públicas, cuyo fin es planificar y regular el transporte urbano en los distintos espacios del Perú. Como puede apreciarse, esta ley promueve la planificación nacional, la gestión de las vías de transporte terrestre, incluyendo los caminos a ser transitados, como carreteras, caminos, autopistas, entre otros.

Empero, las demandas de crecimiento han de ajustarse a las exigencias del desarrollo sostenible. Por tanto, deja abierta la posibilidad de impulsar la construcción de infraestructuras resilientes, ecológicas y adecuadas para el cuidado de la naturaleza. Esto incluye programas educativos sobre transporte ecológico, seguridad vial, resguardo y mantenimiento de los vehículos, así como una serie de sanciones a imponerse ante la violación de las disposiciones contenidas en esta ley o ante el uso de la vialidad y de la movilidad para el transporte y tráfico ilícito de materiales, mercancías o sustancias peligrosas.

Como parte del compromiso adquirido por el Estado peruano, desde el año 2019 se han emitido una serie de leyes que tienen como fin regular y promover los medios de transporte sostenibles. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, por medio del Decreto Supremo Núm. 027-2019-MTC, plantea la modernización

en la gestión del Estado, a través de políticas específicas que desarrollen el transporte urbano de una forma sostenible, reduzcan el tráfico de vehículos, disminuya la contaminación ambiental y mejora la calidad de vida ciudadana. Establece el trabajo conjunto entre localidades de la nación, especialmente a aquellas ciudades con un número mayor a 50.000 habitantes, de modo que se diseñen planes de acción integral, se evalúen proyectos que prioricen el tránsito peatonal, el ciclismo y el transporte público sostenible.

Para lograr este objetivo, se requiere de una infraestructura sostenible, mejoramiento de los espacios de movilidad, implementación de medios de transporte rápidos y eficientes que conecten las grandes ciudades con las periferias, entre otros aspectos. De este modo, la nación da apertura a los medios de transporte alternativos, a los no motorizados, a la modernización de los servicios de movilidad urbana, para lo cual se requiere realizar una cuantiosa inversión de recursos humanos y financieros. En la perspectiva de Morillo y Alegría (2024), le corresponde al Estado el proceso de modernización, mediante la transparencia y sistemas que conduzcan a la participación e intervención ciudadana en los problemas coyunturales de la sociedad.

Para apoyar esta iniciativa, La Ley Núm. 30936 plantea el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente. Dicha iniciativa ha sido priorizada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020), a través del Decreto Supremo Núm. 012-2020-MTC, donde se regula y define la capacidad vial de este modo de transporte y su impacto sobre la naturaleza. Lo anterior incluye el desarrollo de planes estratégicos, proyectos educativos, adecuación de infraestructuras, creación de espacios seguros, planes de sensibilización y demás

aspectos necesarios para la circulación, equipamiento y traslados por este medio (Imagen 1).

En materia medioambiental, la citada ley plantea como meta reducir los niveles de contaminación, mejorar la calidad de vida ciudadana y descongestionar el tránsito de vehículos, por lo que se asume como un proyecto público, pero aplicable y extensible a las entidades privadas, por lo que también se destacan una serie de derechos de los ciclistas al tránsito en vías públicas, a la vialidad segura, a recibir educación sobre el uso correcto de la bicicleta, a recibir incentivos fiscales, protección y respeto de los demás conductores. Lo anterior obliga a una planificación urbana precisa, donde se incluyan planes sostenibles, que prioricen el uso de medios de transportes no contaminantes, construcción y equipamientos de ciclovías y el financiamiento adecuado para dar continuidad a estos proyectos.

Imagen 1. Uso de la bicicleta en Perú



Fuente: Diario Oficial del Bicentenario el Peruano (2022)

En el contexto reciente, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú (2024) ha aprobado un manual para la movilidad urbana sostenible, cuyo fin es promover políticas nacionales, regionales y sectoriales para que la nación cuente con un urbanismo cónsono con los intereses del desarrollo sostenible. Implica la planificación, gestión y asistencia técnica en áreas críticas, afirmando que en el Perú existe una fuerte discrepancia ente el urbanismo y la movilidad; es decir, se da una desconexión entre las grandes ciudades, sus habitantes, con las zonas externas.

El diseño de movilidad urbana pensada para la sostenibilidad toma en cuenta los intereses económicos, pero también la calidad de vida ciudadana y de los espacios ecológicos. Ante ello, se plantea la urgencia de minimizar los factores de riesgo vinculados al transporte, impulsando la construcción de ciudades inclusivas, equitativas y sustentables, lo que demanda planes estratégicos a corto, mediano y largo plazo, que tenga en miras superar la segmentación de la sociedad y plantear esquemas de movilidad interconectados y amigables con el medio ambiente. A tal fin, se impulsa la construcción de rutas de caminatas, de tránsito de bicicletas y el transporte público eficiente y no contaminante, partiendo de las grandes ciudades hacia los espacios más pequeños de la nación.

Ejemplo de esta realidad son las recientes propuestas enarboladas por el Gobierno del Perú (2024), que plantean una serie de mejoras en los próximos veinte años en la movilidad urbana entre Lima y Callao. Dicha propuesta se enmarca en las políticas públicas nacionales, regionales y sectoriales que, con un enfoque integral, fija las pautas para avanzar hacia la sustentabilidad, fomentando el desarrollo de distintos medios de transporte e infraestructuras viales eficientes y adecuadas a los avances tecnológicos.

Asimismo, se estipulan mejoras en torno a la movilidad urbana en la Arequipa Metropolitana, una ciudad altamente caracterizada por sus elevados desplazamientos, con un estimado de 179.000 desplazamientos/hora y con proyecciones a elevar su cifra a 190.700 desplazamientos/hora para el 2032 y en 201.300 desplazamientos/hora para el año 2042. En acuerdo con estimaciones, la mayoría de los usuarios (60%) prefiere el transporte público (MobiliseYourCity, Partnership Secretariat, 2022).

4. Análisis y discusión de los resultados

Pese a las iniciativas gubernamentales, el Perú sigue atravesando una serie de incidencias negativas en la movilidad urbana, sobre todo en las grandes regiones, como Lima Metropolitana, donde los accidentes automovilísticos han ascendido a 41.627 durante el año 2023 (Imagen 2). De igual forma, la ciudad es catalogada con el peor tráfico vehicular a nivel global (Imagen 3), con un estimado de 157 horas de tránsito en horas pico a lo largo del año (ComexPerú, 2024).

Imagen 2. Accidente vial en Perú



Fuente: Forbes Perú (2023)

Imagen 3. Congestión Vehicular



Fuente: ComexPerú (2017)

Dentro de esta realidad, los servicios de movilidad urbana distan de ser los ideales o los señalados en las normativas legales, con una calificación negativa de sus usuarios de un 42.2%. A esto se suma el desgaste de los corredores (Imagen 4) y la deuda a los trabajadores viales, las suspensiones en los servicios, la lentitud en la construcción de auxilios viales y vías alternativas de transporte, entre otros aspectos (ComexPerú, 2024).

Imagen 4. Desgaste vial en Perú



Fuente: Salazar (2023)

Para Garay (2022), esta experiencia en la movilidad urbana genera pérdidas importantes, al menos 6.000 millones de soles al año y un estimado de 1.30 horas diarias en vialidad por los usuarios, sin contar los accidentes automovilísticos, el incumplimiento de las normas de vialidad, el daño en al menos 4.000 intersecciones en Lima, por citar algunos ejemplos. En la perspectiva de Arce (2023), el tiempo requerido para realizar una ruta vehicular de 10km en Lima es de al menos 27 minutos con 10 segundos. A esto se añade el gasto extra en combustible, con un aproximado de 582 soles al año.

Por su parte, Mc Cubbin (2024) indica que Lima ha superado a Ciudad de México y a Bogotá como la ciudad con el peor tráfico en toda América Latina, ocupando el quinto lugar a nivel global debido, entre otras cosas, a su elevada congestión vial. Ahora bien, esta realidad no es propia del siglo XXI, sino que es

un problema que arrastra el Perú desde la década de los años noventa del siglo XX cuando, bajo el régimen de Alberto Fujimori (1990-2000), el transporte público fue liberado, convirtiéndose en una alternativa informal de subsistencia. Por esta razón, ante el bajo ingreso y las disminuidas liquidaciones de los empleados públicos y privados, se dio un aumento significativo de los taxis y las combis, convirtiendo a la actividad del transporte en un medio de subsistencia, en una profesión explotada, con nula organización gerencial, con circulación de vehículos obsoletos, peligrosos para los ciudadanos y para el medioambiente.

Como puede apreciarse, la informalidad en el transporte público ha llevado al colapso y declive de la movilidad urbana en el Perú, lo que ha permitido la movilidad de vehículos sin adecuada regulación, originando una marcada desorganización, prácticas peligrosas, como el exceso de velocidad, la sobreoferta de rutas de transporte, la falta de mantenimiento vehicular, por citar algunos aspectos. Asimismo, destaca la persistencia de vehículos obsoletos (Imagen 5), contaminantes, que atenta contra la calidad en la prestación de servicio, con la seguridad del usuario y con los objetivos del desarrollo sostenible.

Al respecto, la falta de una gestión adecuada ha derivado en la proliferación de operadores informales y de rutas intra y extra urbanas no reguladas, con condiciones mínimas de calidad y de seguridad, lo que ha saturado las vías de las principales ciudades de la nación, generando congestión y caos vehicular. Por su parte, Dionisio et al. (2014) indican que los problemas asociados a la informalidad del transporte público trascienden los antes mencionados, pues existe una irregularidad constante en las empresas, comités, asociaciones y agrupaciones del sector transporte público que, además de operar de forma informal, fomentan prácticas de informalidad, como el alquiler de vehículos, establecimiento de

variantes en las rutas establecidas, creación de paraderos, la violación en los códigos de vestimenta y música estridente como indicadores del caos existente en Perú. A esto se suma la progresiva contaminación sónica que genera altos niveles de estrés, insatisfacción ciudadana e incomodidad por parte de los usuarios.

Imagen 5. Obsolescencia del transporte público en Perú



Fuente: Lima Gris (2022)

Conclusión

En el escenario peruano, la movilidad urbana se presenta como una necesidad prioritaria y estratégica para la nación. Supone grandes desafíos en términos de equidad, accesibilidad, conectividad, avances tecnológicos y concienciación ciudadana. No obstante, iniciativas legales, como la Ley Núm. 31313, además de las iniciativas emprendidas por el Ministerio de Transporte y

Comunicaciones, han dado inicio a etapas de revisión de la movilidad, atendiendo a problemáticas como la congestión vehicular y las desigualdades en el acceso al transporte.

Ante esta realidad, se requiere asumir un enfoque holístico e integral, que priorice la planificación urbana inclusiva, la modernización de las infraestructuras y el fomento de medios de transporte ecológicos. Todo ello necesita encaminarse mediante políticas públicas que incorporen la participación ciudadana con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como una forma de hacer frente, de forma directa, a los problemas de la colectividad.

Adicionalmente, se proponen una serie de mejoras estratégicas para la movilidad urbana en la nación, entre las que destacan la integración del transporte urbano con el ordenamiento territorial, considerando aspectos como:

- La densidad poblacional, la diversidad de ciudades y la interconexión con las zonas periféricas de la nación.
- La creación de transportes eficientes, que reduzcan el consumo de combustibles, mejorando las campañas y los incentivos ofrecidos para el uso de transportes no motorizados.
- El mantenimiento de vías adecuadas para peatones, bicicletas y transporte público.
- La modernización permanente y paulatina del transporte público, mediante sistemas integrados y de baja emisión de carbono.
- Educación permanente sobre los beneficios del transporte no motorizado.
- Diseño de políticas públicas específicas, con ahínco en la movilidad sostenible y en las necesidades de las comunidades.
- Trabajo en pro de la eliminación de la informalidad en el transporte público.

- Sustitución progresiva de los vehículos obsoletos y de alta emisión de carbono.
- Integración de las tecnologías inteligentes para optimizar el tráfico y el transporte público en la nación.

En conclusión, se asume que la movilidad urbana no sólo es un problema para la nación, sino que representa una oportunidad para mejorar la conexión y el transporte en la misma, siendo un escenario propicio para encaminarse hacia la sustentabilidad. Mediante políticas integrales, se pretende subvertir los daños ocasionados por décadas de deterioro de la vialidad y la movilidad en la nación, creando entornos equitativos y responsables con la ciudadanía. Con la aplicación de una adecuada gestión estratégica, será posible conducir al Perú a las mejoras necesarias y requeridas para el siglo XXI.

Referencias

- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. CAF, Bogotá. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- Alvarado, J. (2019). Horizontes de la ética medioambiental: consideraciones intergeneracionales. *Revista de Filosofía*, 36(91), 7-24. <https://produccioncientificaluz.org/index.php/filosofia/article/view/31468>
- ComexPerú (2024). *Lima en riesgo de empeorar (aun) Mas*. Semanario 1204. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/transporte-publico-en-lima-en-riesgo-de-empeorar-aun-mas>
- ComexPerú (2017). *Ordenando el Transporte Urbano*. Semanario 903. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/ordenando-el-transporte-urbano>
- Congreso de la República del Perú (2021). *Ley Núm. 31313. Ley de Desarrollo Urbano Sostenible*. Diario Oficial el Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1976352-2>

- Congreso de la República del Perú. (2019). *Ley Núm. 30936, Ley que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible*. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1762977-4>
- Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley Núm. 27181*. Diario Oficial El Peruano. <https://diariooficial.elperuano.pe/Normas/obtenerDocumento?idNorma=52>
- Diario Oficial del Bicentenario El Peruano (2022). *Agenda laboral: Incentivos para el uso de la bicicleta en el ámbito laboral*. <https://elperuano.pe/noticia/159957-agenda-laboral-incentivos-para-el-uso-de-la-bicicleta-en-el-ambito-laboral>
- Dionisio, A., Quiroz, L. y Orbezo, J. (2014). La informalidad del transporte público y la contaminación ambiental en la ciudad de Huánuco período 2012-2014. *Investigación Valdizana*, 8(2), 4-10. <https://www.redalyc.org/pdf/5860/586061891001.pdf>
- Domínguez, J., Bautista, A. y León, A. (2024). Movilidad urbana sostenible y espacio público. *XAHNI*, Vol. 1, Núm. 2, pp. 18-23. <https://www.uaeh.edu.mx/ojs/prepa6/12049.pdf>
- Forbes Perú (2023). *El Perú registró 3.300 muertos y 53.500 heridos en accidentes de tráfico en 2022*. Nota de Prensa. <https://forbes.pe/actualidad/2023-04-05/el-peru-registro-3-300-muertos-y-53-500-heridos-en-accidentes-de-trafico-en-2022>
- Garay, K. (2022). *Tráfico vehicular en Lima genera pérdidas por S/ 6,000 millones al año*. Diario Oficial del Bicentenario El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/193551-trafico-vehicular-en-lima-genera-perdidas-por-s-6000-millones-al-ano>
- Gobierno del Perú (2024). *¡Te presentamos el Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao!* Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/atu/campa%C3%B1as/34490-te-presentamos-el-plan-de-movilidad-urbana-para-lima-y-callao>
- Jirón, P. y Zunino, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, Núm. 16, pp. 1-8. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Langes, C. (2011). Dimensiones Culturales de la Movilidad Urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>

- Lima Gris (2022). *Extranjeros alquilan combis sin contar con licencia, convirtiéndose en el terror de las pistas*. Nota de Prensa. <https://limagris.com/extranjeros-alquilan-combis-sin-contar-con-licencia-convirtiendose-en-el-terror-de-las-pistas-video/>
- López, P. y Aguilar, P. (2019). La movilidad urbana: notas para su discusión académica. *TLATEMOANI. Revista Académica de Investigación*, Núm. 32, pp. 88-99.
- Mc Cubbin, R. (2024). *Crisis en el sistema de transporte de Lima: el retroceso en la implementación de un servicio seguro y digno*. Infoabe. <https://www.infobae.com/peru/2024/07/29/crisis-en-el-sistema-de-transporte-de-lima-el-retroceso-en-la-implementacion-de-un-servicio-seguro-y-digno/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (2020). *Decreto Supremo Núm. 012-2020-MTC, Reglamento de la Ley Núm. 30936*. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1867296-1>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (2020). *Manual para ciclistas del Perú. Reglas y recomendaciones para el uso de la bicicleta y otros ciclos*. Gobierno del Perú. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1309978/Manual%20para%20ciclistas%20del%20Per%C3%BA.pdf>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (2019). *Decreto Supremo Núm. 027-2019-MTC. Decreto Supremo que crea el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible*. Diario Oficial el Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1792885-4>
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú (2024). *Manual para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. Gobierno del Perú. https://www.urbanistasperu.org/cendoc-surp/MANUALES/Manual_PMUS_RM_229-2024-VIVIENDA.pdf
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2022). *Decreto Supremo Núm. 012-2022-VIVIENDA*. Diario Oficial el Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2112560-6>

- MobiliseYourCity Partnership Secretariat (2022). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arequipa 2022-2042*.
https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2024-04/2022-10-23_Documento_PMUS-AQP_VFinal%28Word97%29.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Morillo, K. y Alegría, L. (2024). Gestión Pública en América Latina: e-Gobierno, modernización y transformación social. *Clío. Revista de Historia, Ciencias Humanas y Pensamiento Crítico*, (9), 929-961.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.14567229>
- Organización de las Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible*. Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015.
https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf
- Pineda, S. y González, S. (2024). Desafíos y Oportunidades de la Movilidad Urbana en América Latina: Estrategias hacia el Desarrollo Sostenible. *International Conference on Project Management*, pp. 1-11.
<https://repository.universidadean.edu.co/server/api/core/bitstreams/66b182a4-cf2c-46e5-bba8-933e5b571f9c/content>
- Quintero, J. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), pp. 57-72.
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>
- Salazar, E. (2020). Investigación Cualitativa: Una respuesta a las Investigaciones Sociales Educativas. *Revista Interdisciplinaria de Humanidades, Educación, Ciencia y Tecnología*, Año VI. Vol. VI. N°11, pp. 101-110.
- Salazar, J. (2023). *Pistas en puentes y carreteras de Huánuco exhiben un serio desgaste*. El Muro. Nota de Prensa. <https://elmuro.pe/especial/pistas-en-puentes-y-carreteras-de-huanuco-exhiben-un-serio-desgaste/>
- Serrano, R. (2018). *Movilidad Urbana y Espacio Público. Reflexiones, métodos y contextos*. Universidad Piloto de Colombia.
https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf

Declaración de conflicto de interés y originalidad

Conforme a lo estipulado en el *Código de ética y buenas prácticas* publicado en *Revista Clío*, los autores *Pérez Ruiz, Lucio Enrique; Ortecho Rodríguez, Zindy Cotty y Alas Rojas, Diana Leonor*, declaran al Comité Editorial que no tienen situaciones que representen conflicto de interés real, potencial o evidente, de carácter académico, financiero, intelectual o con derechos de propiedad intelectual relacionados con el contenido del artículo: *Movilidad urbana y desarrollo sostenible: implicaciones para el progreso social*, en relación con su publicación. De igual manera, declaran que el trabajo es original, no ha sido publicado parcial ni totalmente en otro medio de difusión, no se utilizaron ideas, formulaciones, citas o ilustraciones diversas, extraídas de distintas fuentes, sin mencionar de forma clara y estricta su origen y sin ser referenciadas debidamente en la bibliografía correspondiente. Consienten que el Comité Editorial aplique cualquier sistema de detección de plagio para verificar su originalidad.