

LIMA

CALLAO



**ENCUESTA LIMA
CÓMO VAMOS**

**VII INFORME DE PERCEPCIÓN
SOBRE CALIDAD DE VIDA**

ÁREAS INTERDISTRITALES DE LIMA METROPOLITANA Y CALLAO

CALLAO

Bellavista
Callao Cercado
Carmen de La Legua-Reynoso
La Perla
La Punta
Mi Perú
Ventanilla

LIMA NORTE

Ancón
Carabaylo
Comas
Independencia
Los Olivos
Puente Piedra
San Martín de Porres
Santa Rosa

LIMA CENTRO

Barranco
Breña
Jesús María
Lima Cercado
La Victoria
Lince
Magdalena del Mar
Miraflores
Pueblo Libre
Rímac
San Borja
San Isidro
San Luis
San Miguel
Santiago de Surco
Surquillo

LIMA ESTE

Ate
Chaclacayo
Cieneguilla
El Agustino
La Molina
Lurigancho-Chosica
San Juan de Lurigancho
Santa Anita

LIMA SUR

Chorrillos
Lurín
Pachacámac
Pucusana
Punta Hermosa
Punta Negra
San Bartolo
San Juan de Miraflores
Santa María del Mar
Villa El Salvador
Villa María del Triunfo



Ficha técnica	3
Presentación	4
La satisfacción con la ciudad, su calidad de vida y sus problemas	5
Seguridad ciudadana	7
Movilidad y transporte	10
Ambiente	12
Espacios públicos	15
Vivienda y servicios públicos	17
Manifestaciones culturales, deporte y recreación	19
Cultura ciudadana	22
Educación	24
Salud	26
Economía, pobreza y desigualdad	28
Participación ciudadana	30
Gestión pública	32
Tablas de resultados	34

FICHA TÉCNICA

Descripción: Estudio de percepción sobre calidad de vida a través de encuestas aplicadas en las viviendas seleccionadas.

Muestra: 1920 personas mayores de 18 años, residentes en Lima Metropolitana. 400 personas mayores de 18 años, residentes en Callao.

Fecha de aplicación: Del 28 de octubre al 21 de noviembre 2016.

Encuestadora: Instituto de Opinión Pública de la PUCP (IOP-PUCP).

Diseño muestral: Probabilístico, multietápico y estratificado por conglomerados, con cuotas por sexo y grupos de edad.

Áreas interdistritales: Para el caso de Callao, los datos son representativos a nivel de toda la ciudad. En Lima, los resultados son representativos a nivel de ciudad y por cuatro áreas que agrupan a los distritos conforme se indica en la tabla siguiente:

Lima Centro	Lima Cercado, Breña, Rímac, La Victoria, Lince, Jesús María, Pueblo Libre, San Miguel, Magdalena del Mar, San Isidro, Miraflores, Barranco, Santiago de Surco, Surquillo, San Borja y San Luis.	504 encuestas
Lima Este	San Juan de Lurigancho, El Agustino, Santa Anita, Ate, Chaclacayo, Lurigancho-Chosica, La Molina y Cieneguilla.	512 encuestas
Lima Norte	Ancón, Carabaylo, Comas, Independencia, Los Olivos, Puente Piedra, San Martín de Porres y Santa Rosa.	504 encuestas
Lima Sur	Chorrillos, San Juan de Miraflores, Villa María del Triunfo, Villa El Salvador, Lurín, Pachacámac, Punta Hermosa, Punta Negra, San Bartolo, Santa María del Mar y Pucusana.	400 encuestas
Callao	Bellavista, Callao Cercado, Carmen de La Legua-Reynoso, La Perla, La Punta, Mi Perú, Ventanilla.	400 encuestas

Ponderación: No requiere. La distribución de la muestra fue proporcional a la distribución poblacional según datos del Censo 2007.

Margen de error: Para el conjunto de la muestra, $\pm 2.24\%$, y para cada área interdistrital, entre $\pm 4.3\%$ y $\pm 4.9\%$.

Lima Cómo Vamos, observatorio ciudadano de calidad de vida urbana, se complace en presentar por séptimo año consecutivo los resultados de su estudio de percepción **Encuesta Lima Cómo Vamos: Séptimo Informe de Percepción sobre Calidad de Vida**. Esta entrega es posible gracias al apoyo de sus socios fundadores, quienes dan soporte al trabajo que se viene realizando: Asociación Unacem, Grupo RPP y la Pontificia Universidad Católica del Perú. Estas instituciones apuestan por la labor de monitoreo de la ciudad con el fin de promover una ciudadanía activa y generar decisiones informadas para la formulación de políticas públicas adecuadas.

La aplicación anual de un cuestionario de más de setenta preguntas a los habitantes de la ciudad para evaluar la percepción ante diversos temas que afectan su calidad de vida ha representado un cambio en la información disponible para el diseño y gestión de políticas, líneas de opinión y activación ciudadana. Tener datos sobre lo que opinan las personas, más allá de las estadísticas oficiales, permite contrastar la sensación con la realidad para así poder identificar las brechas de información, la cercanía entre autoridad y ciudadano, y los temas que es necesario profundizar para poder generar corrientes de opinión por una ciudad más humana, justa y sostenible.

En ese sentido, nos complace anunciar que por primera vez se ha aplicado el estudio en Callao, área que a partir del año 2016 se ha incorporado como parte del ámbito de estudio y evaluación de Lima Cómo Vamos; objetivo que el Observatorio se trazó años atrás y que ha podido consolidarse finalmente gracias a la solidez de la colaboración de las distintas instituciones que aportan a la labor que se viene realizando. Así, esta publicación contiene no solo información pertinente para Lima, como se ha acostumbrado, sino que permite conocer las percepciones de los habitantes de la Provincia Constitucional y obtener insumos no solo para ambas ciudades como territorios independientes, sino comparando situaciones entre ambas y como un todo. Conocer el estado de ambas ciudades de forma periódica permitirá identificar las oportunidades de colaboración entre ambos territorios y poder encaminar al trabajo conjunto como una gran área metropolitana.

Además, como cada año, se incorporan nuevas preguntas que responden a la coyuntura de la ciudad. Cabe señalar que los acontecimientos ocurridos a inicios del 2017 –los deslizamientos e inundaciones que afectaron viviendas, carreteras y la provisión de agua en toda la ciudad– sucedieron después de la aplicación de la presente encuesta. Sin embargo, la información que se ofrece en este informe permite conocer la importancia que la población otorgaba a la prevención en caso de desastres. Estos resultados servirán de línea de base para hacer seguimiento a los cambios en la opinión de los ciudadanos de aquí en adelante.

Por último, Lima Cómo Vamos espera que las encuestas, estudios e información que produce y recoge continúen siendo de utilidad para las autoridades y funcionarios públicos, académicos, periodistas y ciudadanos, con el objetivo de promover que Lima y Callao se vuelvan ciudades donde nosotros, sus habitantes, encontremos oportunidades que nos hagan vivir mejor.

Para acceder a las bases de datos y las tablas de resultados en formato virtual, ingrese a la página web www.limacomovamos.org o póngase en contacto con el Observatorio. Además, las bases de datos de todos los estudios de percepción se encuentran disponibles en el portal del Instituto de Opinión Pública de la PUCP (IOP-PUCP), institución encargada de realizar la aplicación en campo.


PRINCIPAL MODO DE VIAJE PARA IR A TRABAJAR O ESTUDIAR


Como cada año, Lima Cómo Vamos consulta a los ciudadanos respecto a su modo de transporte prioritario para ir a trabajar o estudiar. Si bien los resultados no representan un inventario de la totalidad de viajes ni de los modos usados, sí es una referencia de los usos de los diversos medios de transporte en la ciudad y, además, cuál de ellos se prioriza cuando se utiliza más de uno para llegar a su destino. Así, tanto para Lima como para Callao, el transporte público sigue siendo el principal modo de viaje en la capital. Específicamente, en el caso de Lima, los buses son el principal modo, mientras que en Callao las combis siguen siendo el medio más usado por los chalacos. **Los modos activos, como la caminata o la bicicleta, si bien representan de forma independiente porcentajes pequeños, al sumarse tienen un porcentaje cercano al del auto propio.** [Ver Tablas 27 y 28, página 41]

**¿Cómo se moviliza principalmente para ir a su trabajo, oficina o centro de estudio?
Lima Metropolitana y Callao, 2016.**

TRANSPORTE COLECTIVO 73.3%		TRANSPORTE INDIVIDUAL 16.6%		TRANSPORTE NO MOTORIZADO 9%	
Bus	32.5%	Automóvil propio	9.4%	Camino o voy a pie	8.7%
Combi o coaster	27.9%	Mototaxi	4.2%	Bicicleta	0.3%
Metropolitano	4.9%	Taxi	2.0%		
Colectivo	3.3%	Motocicleta propia	1.0%		
Metro de Lima	3.1%				
Corredores	1.6%				
Complementarios					

TRANSPORTE COLECTIVO 74.4%		TRANSPORTE INDIVIDUAL 13.9%		TRANSPORTE NO MOTORIZADO 8.7%	
Bus	22.1%	Automóvil propio	10.4%	Camino o voy a pie	7.8%
Combi o coaster	45.0%	Mototaxi	0.9%	Bicicleta	0.9%
Metropolitano	0.4%	Taxi	1.3%		
Colectivo	3.9%	Motocicleta propia	1.3%		
Metro de Lima	2.6%				
Corredores	0.4%				
Complementarios					

 Callao

 Lima

Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa

LIMA CÓMO VAMOS

TIEMPO Y DESTINO DE VIAJE

En Lima, solo el 12.4% de personas que va a trabajar y/o estudiar señala que su tiempo de viaje se ha reducido en comparación con el año anterior. En Callao, el porcentaje es de solo 6.9%. La mayoría de limeños y chalacos considera que se demora “igual tiempo”: 49% de menciones, en cada caso. Así, se vuelve un tema urgente la mejora de los sistemas de transporte público para aliviar esta situación, estrategia que debe ser coordinada entre las autoridades competentes en Lima y Callao. [Ver Tablas 31 y 32, página 42]

Al consultar a los limeños sobre el tiempo que demoran en ir a trabajar o estudiar desde que salen de su domicilio hasta que llegan a su destino, si bien el 19% demora menos de 15 minutos, el 56.9% demora entre 15 minutos y una hora, y el 24% viaja más de 1 hora solo de ida. Es decir, este porcentaje de personas pasa al menos dos horas diarias en su viaje de ida y vuelta para ir a trabajar y/o estudiar. **Resalta que un 3% de personas demora más de dos horas por trayecto, es decir, más de 4 horas diarias que dedica a trasladarse por la ciudad.** [Ver Tablas 33, página 42]

En el Callao los porcentajes son similares: un 15.5% demora menos de 15 minutos, el 55.9% viaja entre 15 minutos y una hora solo de ida, y al 28.7% le toma más de una hora. Los viajes en Callao son ligeramente más largos que en Lima. Esto es especialmente evidente, pues **el 5.5% de los encuestados indica que sus trayectos demoran entre dos y tres horas por tramo, pudiendo alcanzar las 6 horas diarias en su traslado diario**. Esto evidencia que su destino final se encuentra fuera del Callao. [Ver Tabla 34, página 42]

Desde que sale de su casa hasta que llega a su centro de trabajo o estudios, ¿cuánto tiempo demora en trasladarse? Lima Metropolitana y Callao, 2016.

	Lima	Callao
Menos de 15 minutos	19.1%	15.5%
16 - 30 minutos	24.2%	24.1%
31 - 45 minutos	16.8%	15.0%
46 minutos - 1 hora	15.9%	16.8%
1 hora - 1 hora y media	14.4%	16.4%
1 hora y media - 2 horas	6.6%	6.8%
2 - 3 horas	2.5%	5.5%
3 - 4 horas	0.5%	0.0%

Base: Total de entrevistados que trabaja y/o estudia

LIMA CÓMO VAMOS

En cuanto al lugar de destino principal de los viajes para ir a trabajar y/o estudiar, la mayoría se dirige al Cercado de Lima. En el caso de Lima, esta zona ocupa el primer lugar, seguida de Miraflores y Santiago de Surco. En la Provincia Constitucional, el Cercado de Lima se ubica en segundo lugar después de Callao Cercado. Así, tal y como mostraron las cifras del 2015 –donde Lima Cercado se presentó como el principal lugar de destino–, este sigue siendo uno de los principales puntos y atractores en toda la ciudad, tanto por las instancias públicas que tienen sus sedes allí, como por los institutos y centros de estudios, además de los edificios de oficinas. [Ver Tablas 39 y 40, páginas 44 y 45]

VALORACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

La encuesta evalúa la valoración sobre los medios de transporte utilizados en el último año por los ciudadanos entrevistados. Así, en Lima, el Metro de Lima es el que posee la más alta calificación –“buena/ muy buena”–, con un 59.8%. Le sigue el taxi, con 54.6%, y el Metropolitano, con 43.6%. **En Callao, la valoración por el Metro de Lima es incluso más alta (74.2%), un dato interesante dado que, hasta la fecha, el Metro de Lima no cuenta con ninguna estación en los distritos chalacos**. Aun así, este dato muestra la importancia que ha tenido este sistema entre los chalacos que tienen que llegar a un destino donde el Metro de Lima puede llevarlos. A este sistema le siguen los taxis, con el 64.9%, y los Corredores Complementarios (48.5%). Aquí también se muestra cómo la mejora del transporte en Lima beneficia al Callao. [Ver Tablas 42 y 44, páginas 45 y 46]

¿Cómo califica los siguientes servicios de transporte público? Lima Metropolitana y Callao, 2016.

		Buses	Coaster o combis	Taxis	Mototaxis	Metropolitano	Metro de Lima	Corredores Complementarios
Lima	Mala, muy mala	31.9%	47.5%	12.2%	28.8%	18.1%	8.8%	22.7%
	Regular	49.0%	41.4%	33.2%	47.5%	38.2%	31.4%	39.7%
	Buena, muy buena	19.1%	11.2%	54.6%	23.6%	43.6%	59.8%	37.5%
Callao	Mala, muy mala	32.5%	45.4%	5.7%	28.8%	29.5%	9.7%	23.5%
	Regular	54.8%	43.0%	29.1%	40.8%	26.9%	16.1%	27.9%
	Buena, muy buena	12.8%	11.6%	64.9%	30.4%	43.6%	74.2%	48.5%

Base: Total de entrevistados que ha usado el servicio específico en los últimos 12 meses

LIMA CÓMO VAMOS

Para conocer con mayor profundidad sobre la percepción acerca de los tres principales sistemas de transporte público masivo en la ciudad (Metro, Metropolitano y Corredores Complementarios), se consultó sobre el factor que más valoran de cada uno. En los tres casos, la rapidez fue el atributo más valorado, aunque se evidencia una gran diferencia entre la calificación positiva que recibe el Metro de Lima –70% y 81.1% en Lima y Callao respectivamente– y el Metropolitano –70.7% y 68%–, en comparación con los Corredores Complementarios, con porcentajes considerablemente más bajos: 38.3% en Lima y 36.8% en la Provincia Constitucional. Claramente, la imposibilidad de los Corredores Complementarios para garantizar carriles exclusivos para sus buses afecta la eficiencia de este servicio. [Ver Tablas 45 a 50, páginas 46, 47 y 48]

LOS MODOS ACTIVOS

La caminata y la bicicleta son grandes pendientes de la ciudad. Ambos modos de viaje suelen ser olvidados en las políticas de mejora de la movilidad de las personas. Sin embargo, son un factor relevante para hacer el transporte más democrático. Ninguno de los sistemas masivos de transporte será efectivo si las vías peatonales no cumplen con las condiciones mínimas que aseguren un viaje seguro y cómodo. Así, si para acceder a un sistema masivo no existen veredas alrededor, estas no poseen rampas o los cruces son inseguros, se está condicionando a las personas a realizar estos viajes en otros vehículos o con apoyo de alguien, lo que afecta su gasto para movilizarse y su uso del tiempo. La bicicleta, a su vez, permite aliviar el uso de vehículos en viajes cortos y pacificar el tránsito.

Tanto en Lima como en Callao, la insatisfacción con los espacios para peatones es altísima (45.9% en Lima vs. 49.3% en Callao), así como con las ciclovías (insatisfacción de 53.4% en Lima y 55% en Callao), De hecho, **31.9% de limeños y 36.3% de chalacos cree que el aumento de veredas y espacios públicos será la medida que más lo beneficiará.** Así mismo, un 6% y 9% en Lima y Callao, respectivamente, cree que se beneficiará más con la implementación de un sistema de préstamo de bicicletas. [Ver Tablas 51 a 54, páginas 48, 49 y 50]

VICTIMIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

En años anteriores se ha consultado sobre si el encuestado o un miembro de su hogar ha sido víctima de un accidente de tránsito en el último año. En el 2016, adicionalmente, se consultó por otros dos tipos de afectaciones: sufrir de maltrato en el transporte público y ser víctima de acoso sexual callejero en el transporte público. Los resultados son elocuentes. [Ver Tablas 37 y 38, página 43]

En los últimos 12 meses, ¿usted o algún miembro de su hogar ha sido víctima de alguno de los siguientes hechos? Lima Metropolitana y Callao, 2016

	Lima	Callao
Sufrido un accidente de tránsito.	8.7%	9.0%
Sufrido maltrato en el transporte público.	24.6%	27.5%
Ha recibido silbidos, miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares en el transporte público.	23.8%	25.0%

Base: Total de entrevistados

LIMA CÓMO VAMOS