

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



**Entre el espacio público y el no-lugar: implicancias de la
implementación de los nuevos sistemas de transporte en las formas de
habitar los paraderos**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

AUTOR

César Gabriel Ponce Romero

ASESOR

Pablo Vega Centeno Sara Lafosse

Noviembre, 2020

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis ha sido un esfuerzo de largo aliento desde las primeras exploraciones de campo hasta llegar a la redacción final de este documento. Así como todo trabajo de investigación, no sería justo asignarme toda la responsabilidad y autoría. Prefiero entenderme como un intermediador de diferentes personas que han sido imprescindibles en este proceso. Hacia todas ellas va mi agradecimiento.

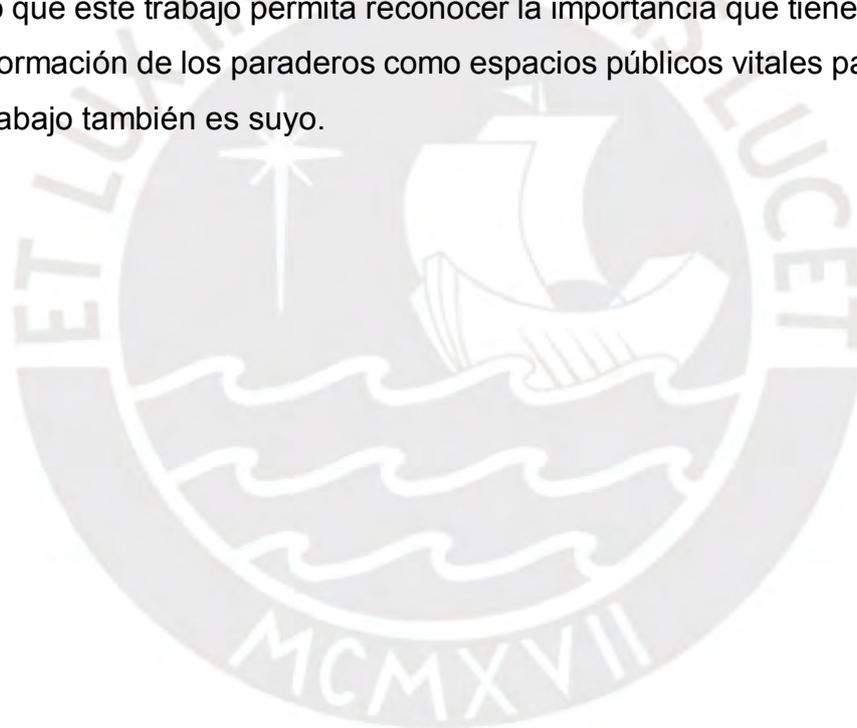
En primer lugar, quisiera agradecer a mis padres: Sonia y César me han acompañado de maneras en las que me quedaría corto de comentar. Gracias por escuchar, opinar y ayudarme en mi formación: gracias por siempre estar. También quiero agradecer a mis hermanas Laura y Tilsa: están en mi corazón y a ustedes les dedico este trabajo.

En segundo lugar, mencionar a Pablo Vega Centeno por ser mi asesor en este proceso de la tesis. Recuerdo el verano de 2019 cuando aún no definía mi tema y me dijo que salga a caminar a las calles, que así encontraría las preguntas. Eso ejemplifica cómo fue la dinámica: por un lado, las correcciones a los pasos que iba dando; por el otro, el margen de libertad para poder ir desarrollando mis ideas propias. Muchas gracias por la buena disposición y las lecciones que me has venido dando, maestro.

En tercer lugar, señalar a las y los integrantes del Grupo de Investigación de Ciudades y Territorios Urbanos (INCITU). El diálogo y la discusión sobre nuestros diversos proyectos de investigación ha sido vital para ir madurando el argumento de la tesis. En este ámbito, también cabe agradecer a las y los diferentes docentes y especialistas que me llevaron a conocer más sobre la sociología urbana, la movilidad, el ambulante y la etnografía. Especiales agradecimientos a Manuel y Omar por sus comentarios en la exposición de seminario de tesis.

En cuarto lugar, mencionar a las personas que, desde el cariño que nos une, incentivan cotidianamente la discusión y el aprendizaje sobre diferentes temas: mis amigos y amigas. Gracias por ayudarme a conocer y a recordar. Agradecer también a Valeria por ser la mejor compañía y por enseñarme lo bonito que es caminar juntos.

Finalmente, quisiera agradecer a todos los trabajadores de la vía pública que aceptaron que un chico desconocido como yo pudiera introducirse a sus ritmos cotidianos. Tuvieron la disposición de compartirme sus perspectivas sobre su práctica laboral, las problemáticas que afrontan y sus formas de organización. Espero que este trabajo permita reconocer la importancia que tienen ustedes en la conformación de los paraderos como espacios públicos vitales para la ciudad. Este trabajo también es suyo.



RESUMEN

En la última década, la gestión pública de la ciudad ha retomado la planificación del transporte implementando, entre otras medidas, corredores exclusivos y complementarios para ómnibus de servicio municipal. En este contexto, se hace relevante identificar cómo las nuevas modalidades influyen en la vida cotidiana de los ciudadanos no sólo en sus ritmos de desplazamiento, sino en las formas de acceso a estos servicios. Las innovaciones en el sistema de transporte no se restringen a la circulación vial, sino que deberían suponer una nueva forma de relacionar la vía con el espacio público a través de los paraderos. Por ello, la presente investigación analiza las formas de habitar los paraderos, que constituyen espacios públicos de intersticio entre el transporte y la ciudad.

Los casos de estudio son los paraderos de dos importantes avenidas de la ciudad. Por un lado, Javier Prado, donde opera uno de los corredores complementarios del nuevo sistema de transporte; por otro lado, Canadá, por donde circulan líneas de *transporte tradicional*¹. La organización de la investigación tiene tres etapas. En primer lugar, se describen las características espaciales de los paraderos; en segundo lugar, las características y perfiles de los actores sociales de estancia permanente en ellos; en tercer lugar, se procede al análisis de las formas de habitar los paraderos por parte del conjunto de trabajadores ambulantes vinculados a ese lugar. Los hallazgos muestran que las dimensiones de los paraderos se constituyen más allá de su dimensión física dadas las diversas formas de habitar existentes. Sobre la comparación del habitar vinculado a los paraderos, existen diferencias entre los dos sistemas de transporte, presentando formas más complejas del habitar el espacio público en el caso de los paraderos del sistema tradicional.

¹ Por transporte tradicional se viene a identificar aquellos sistemas de transporte que han proliferado en Lima desde mediados del siglo XX: los microbuses y las combis. La mención a transporte “tradicional” se hace buscando justamente enfatizar en el rol central de estas modalidades en la conectividad del transporte público de la ciudad en las últimas décadas.

Palabras clave: movilidad urbana, espacio público, habitar urbano, trabajadores de la vía pública



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	i
CAPÍTULO 1: LAS FORMAS DE HABITAR RELACIONADAS AL TRANSPORTE PÚBLICO.....	7
1.1. Planteamiento del problema.....	7
1.1.1. Contextualización.....	7
1.1.2. Problematización.....	13
1.1.3. Relevancia sociológica.....	15
1.2. Estado del arte.....	16
1.2.1. Estudios sobre el retorno de la gestión pública al transporte en América Latina.....	17
1.2.2. Estudios sobre transporte y movilidad en Lima.....	19
1.2.3. Estudios sobre la relación entre transporte y ciudad.....	22
1.2.4. El habitar relacionado al transporte y la movilidad urbana: una agenda pendiente.....	24
1.3. Marco teórico.....	27
1.3.1. Transporte y ciudad: sistema de redes, enfoques de transporte y movilidad urbana.....	28
1.3.2. Transporte y espacio: nodos-territorio; espacio público-no lugar; ensamblajes sociales.....	34
1.3.3. Actores sociales y trabajadores de la vía pública: habitar urbano y territorialidad.....	37
1.4. Estrategia metodológica.....	41
1.4.1. Preguntas de investigación.....	42
1.4.2. Hipótesis de investigación.....	42
1.4.3. Diseño de la investigación.....	45

1.4.4. Ámbito de estudio	48
1.4.5. Estrategias de recolección de información	48
1.4.6. El sujeto investigador como actor involucrado en las dinámicas de los paraderos.....	51
1.4.7. Matriz de operacionalización de variables	55
CAPÍTULO 2: SITUACIÓN DE LOS PARADEROS: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y MOBILIARIO URBANO	59
2.1. Entornos de los paraderos	59
2.2. Estratificación de los entornos de los paraderos de transporte .	60
2.2.1. Actividades que se desarrollan en las primeras plantas de los entornos de los paraderos	67
2.2.2. Análisis y comparación de los entornos de los paraderos .	78
2.3. Consideraciones generales de infraestructura de transporte y mobiliario urbano en los paraderos de transporte.....	80
2.3.1. Mobiliario urbano	81
2.3.2. Iluminación nocturna.....	94
2.3.3. Vegetación.....	96
2.3.4. Señalización vial	99
2.3.5. Carriles	103
2.3.6. Modalidades de desplazamiento.....	104
2.3.7. Organización de los tiempos de los desplazamientos y semaforización	108
2.4. Apuntes finales.....	110
CAPÍTULO 3: ACTORES SOCIALES EN LOS PARADEROS: CARACTERÍSTICAS GENERALES Y PERFILES	113
3.1. Nociones generales	113
3.2. Actores sociales de menor permanencia	114

3.2.1. Trabajadores de la vía pública y formas de ocupación	115
3.2.2. Trabajadores de transporte y otros actores sociales	118
3.3. Actores sociales de mayor presencia.....	122
3.3.1. Caracterizando a los trabajadores de la vía pública	122
3.3.2. Diferencias entre paraderos: productos y horarios	127
3.4. Apuntes finales: perfilando a los actores sociales en los paraderos de transporte.....	139
CAPÍTULO 4: FORMAS DE HABITAR LOS PARADEROS: EL ESPACIO PÚBLICO EN DISPUTA.....	143
4.1. El habitar desde las primeras disposiciones y según el perfil de los actores públicos.....	145
4.1.1. Distribución espacial y la ubicación, la primera táctica urbana de los trabajadores de la vía pública	145
4.1.2. Acción de actores públicos: ¿solamente la materialidad del orden público?.....	153
4.2. Territorialidad, disputas, conflictos, organizaciones y socialización en los paraderos	155
4.2.1. Las diversas tácticas urbanas de los trabajadores de la vía pública en los paraderos	156
4.2.2. ¿Tensión o convivencia? Trabajadores de la vía pública: disputas, conflicto y socialización	167
4.2.3. La consolidación de actores referenciales y el paso del habitar al hábitat.....	173
4.3. Apuntes finales.....	174
CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES.....	177
BIBLIOGRAFÍA.....	187
ANEXOS.....	194

7.1. Anexo 1: Cuadro de cantidad de empresas, líneas y rutas de transporte en la avenida Canadá.....	194
7.2. Anexo 2: Guía base de entrevista semiestructurada a trabajadores de la vía pública.....	196
7.3. Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada a trabajador de la vía pública perteneciente a una asociación	197



INTRODUCCIÓN

“El análisis de esta relación (entre ciudad y transporte), indiscutible y compleja, pasa por la comprensión profunda de las dinámicas territoriales en que se insertan los medios de transporte.” (Miralles: 2002, 12).

La presente investigación busca problematizar la relación existente entre ciudad y transporte. Se plantea un estudio comparativo entre el transporte tradicional y las nuevas modalidades de transporte a propósito de los espacios públicos que sirven de acceso a los vehículos: los paraderos. En el contexto del retorno de la gestión pública al transporte en América Latina (Paquette: 2018) Lima ha experimentado la puesta en funcionamiento del Metropolitano (2010), del Metro (2011) y de los corredores complementarios (2014). Sin embargo, desde la percepción de los limeños el transporte se ha mantenido como uno de los principales problemas (Lima Como Vamos: 2010-2018), ¿por qué se produce esto?

Una opción de respuesta pasa por la consideración de los ámbitos no cubiertos todavía por la nueva oferta de transporte público: la insuficiente flota de buses, la falta de una tarjeta integral, la necesidad de un accionar más severo por parte de agentes de fiscalización, la ruta troncal que falta completar del metropolitano, etc. Estas vienen a ser respuestas correctivas de la planificación del transporte público. En la actualidad, los principales proyectos de transporte parten de enfoques de circulación que priorizan la mayor cantidad de desplazamientos en el menor tiempo posible. Uno de los problemas más resaltantes de este enfoque es que no articula el transporte con la vida urbana que se va desarrollando de manera vinculada. En este sentido, la presente investigación se plantea partir de un enfoque de movilidad, que viene a considerar las rutas de transporte integradas a su dimensión urbana. Se plantea la importancia del estudio de las diversas formas existentes de habitar la ciudad que se desarrollan vinculadas a los paraderos de transporte. Los paraderos

vienen a ser un espacio sugerente de estudio, para ver cómo un área que fue pensada desde una lógica de circulación, termina teniendo enorme relevancia como forma de territorialización a escala humana.

El enfoque metodológico a utilizar es de carácter cualitativo basado en registros etnográficos llevados a cabo durante varios meses. Un primer paso fue la identificación de los diferentes actores sociales vinculados a los paraderos, de cómo es se disponen en relación al lugar, entre qué horas se encuentran, cuáles vienen a ser sus recorridos usuales tanto de ingreso y salida como durante el tiempo destinado al trabajo y cuáles vienen a ser aquellos actores que tienen una presencia de tiempo más predominante en los paraderos. Diferenciar los efectos entre las estadías efímeras y las estadías más prolongadas. En base a esto, se identifica cómo es que los actores de mayor estancia en los paraderos son los que generan diferentes formas de habitar el espacio urbano.

Son justamente los trabajadores de la vía pública aquellos actores sociales que tienen una presencia más prolongada en los paraderos. Se buscó conocer sus experiencias en relación a su práctica laboral cotidiana, sus vínculos, las problemáticas latentes, sus respuestas ante adversidades y acciones coercitivas (*tácticas urbanas*²) y cómo van constituyendo el carácter de los paraderos como un espacio público particular. El diseño de la investigación es de carácter comparativo entre dos rutas de transporte: la avenida Canadá con el transporte tradicional y la avenida Javier Prado con el nuevo sistema de transporte. Se opta por el trabajo comparativo para poder identificar los contrastes existentes en la relación existente entre transporte y ciudad en los paraderos específicos de los dos sistemas de transporte público.

El trabajo está dividido en cinco capítulos. En primer lugar, se presentarán las perspectivas teóricas que sustentan los planteamientos de la investigación, además de las investigaciones en Perú y América Latina que han abordado desde un enfoque de movilidad o vinculado a dimensiones sociales la relación

² Las tácticas urbanas hacen referencia a De Certeau (1996) sobre las acciones que se realizan en un territorio bajo una ley extraña, ajena: acciones en contextos desfavorables.

entre ciudad y transporte. En segundo lugar, se empezarán a desarrollar los hallazgos de la investigación enfatizando en las características espaciales de los paraderos y de los actores sociales de estancia permanente en los paraderos. En tercer lugar, se plantearán las características generales de los diversos actores sociales en los paraderos, en relación a sus lógicas de comportamientos y sus formas de ocupación. En cuarto lugar, se presentará el análisis de las formas de habitar los paraderos por parte de los trabajadores de la vía pública. Finalmente, se expondrán las conclusiones de la investigación que desarrollan las formas de habitar existentes en los paraderos de las dos rutas a comparar.



CAPÍTULO 1: LAS FORMAS DE HABITAR RELACIONADAS AL TRANSPORTE PÚBLICO

1.1. Planteamiento del problema

En esta primera sección se presentarán la contextualización sobre cómo es que se ha ido abordado históricamente el transporte público desde nociones de circulación y tránsito, la problemática a estudiar y la relevancia sociológica de la investigación.

1.1.1. Contextualización

Es usual identificar la congestión vehicular con el excesivo número de unidades informales de transporte y su falta de adecuación a las normas de tránsito, algo que también está en relación con la escasa flota de transporte formal. Cuestiones como: una mejor fiscalización de *buses informales*, incremento de los sistemas de transporte público existentes que aún no cubren su ruta prevista o que no terminan de integrarse y la falta de una tarjeta integrada de pago han sido señaladas como medidas necesarias para enfrentar este problema. Sin embargo, *la ineficiencia del transporte público* responde a una problemática mayor que se relaciona con las condiciones generales de la producción del capitalismo en la ciudad.

“El transporte viene a ser un elemento de la reproducción de la fuerza del trabajo indispensable para el funcionamiento del sistema, pero al mismo tiempo es un campo ajeno a la rentabilidad capitalista por la lentitud de rotación de capital” (Sánchez León & al. 1978, 194). La situación contradictoria se genera por la lentitud en la rotación del capital introducido al transporte es lo que lleva a la necesidad de la intervención y el subsidio estatal en el transporte público: buscar considerar el transporte público como parte del derecho a la movilidad de los ciudadanos más que como un servicio con el cual se busque lucrar. El rol del

Estado se presenta como esencial para el adecuado funcionamiento del transporte público en las ciudades.

Una situación diferente es lo que ha venido ocurriendo en la historia del transporte en Lima donde la gestión del Estado ha sido eminentemente reguladora: se genera la “creación artificial de condiciones de rentabilidad otorgando concesiones en condiciones casi monopólicas, incremento de tarifas, liberación de impuestos para la importación de unidades y repuestos, etc.” (Sánchez León & al.: 1978, 194). El Estado no se ha ocupado de “racionalizar, planificar y controlar el transporte público, dejándolo en manos de un sector privado cuyo objetivo es generar un mayor excedente en el menor tiempo y con el menor servicio” (de Witt: 1981, 97). Este problema se acentúa si se considera la forma de expansión de Lima, donde se habilitan espacios urbanos periféricos alejados de los principales núcleos de la actividad urbana. Esta estructura urbana, que diferencia un centro de grandes zonas periféricas, constituye el principal responsable del sistema de transporte que lleva a cumplir extensos viajes ciudadanos (Vega Centeno, Dextre & Avellaneda: 2011, 324).

Para poder identificar un rol más activo del Estado en relación al transporte, se tendría que hacer mención a la construcción de la infraestructura vial que orientó la expansión de la ciudad. “Es en la década de 1960 que se ejecutan las avenidas Javier Prado, Prolongación Benavides, La Marina, Vía Expresa del Paseo de la República, valorando espacios urbanos de interés para la burguesía y consolidando una segregación espacial de sectores populares, mientras que las avenidas Túpac Amaru y Pachacútec constituyen los ejes fundamentales para el desplazamiento de mano de obra hacia sus centros de trabajo” (Sánchez León & al.: 1978, 29). De esta manera, incluso cuando el Estado asume un rol más activo, este viene a darse relacionando a ciertas áreas entendidas como centralidades. En estas, en la actualidad ya no se concretan el grueso de actividades económicas como antaño, aunque la descentralización ha sido mínima, pues las actividades se aglutinan mayoritariamente en el actual casco central de la ciudad (Vega Centeno, Dextre & Alegre: 2011, pp. 297). Esto lleva

a que se acrecienten las desigualdades espaciales en torno al acceso a servicios y oportunidades laborales.

La situación del transporte tuvo un ligero cambio en 1965 cuando la “Administración Paramunicipal de Transporte Lima” (APTL) quiebra y pasa a denominarse Empresa Nacional de Transporte Urbano (ENATRU). Esta empresa pública significó una aproximación del Estado a la gestión del transporte de la ciudad, pese a que su cobertura en zonas periféricas de la ciudad fue limitada. Igual es relevante considerar que esta intervención estatal ocurrió en la medida que las empresas privadas llegan a un límite en la operación de sus rutas. De Witt (1981, 49) señala que esta participación del Estado en el transporte generó un doble movimiento en el cual la flota se moderniza, pero el uso de los viejos buses en zonas distantes a las principales centralidades laborales lleva a una marginalización de las áreas periféricas.

Si bien las referencias citadas responden a un contexto de hace cuarenta años, la tendencia no se ha revertido. Más bien, la preponderancia de empresas privadas en el transporte público se acentúa en la década de los noventa con la decadencia y cierre de ENATRU en 1992 y con medidas privatizadoras del gobierno de Fujimori a través del decreto legislativo N 651. Es con este decreto que se liberalizaron las tarifas y el acceso a todas las vías para prestar el servicio de transporte público, facultando a cualquier persona a ejercer el servicio en mención y en cualquier tipo de vehículo con más de tres ruedas (Bielich: 2009).

El otorgamiento de mayores facilidades en la dotación de transporte público fue en su momento una medida popular, ya que aumentaba la flota de buses, lo que a su vez permitía que los usuarios no tengan que subir a buses abarrotados e incluso puedan negociar la tarifa de su pasaje. La saturación de la oferta se empezaría a experimentar hacia inicios de la década de los 2000, llevando a que la calidad en el servicio deje de ser una prioridad, siendo los usuarios los principales perjudicados. Como resultado, aumenta el parque automotor de la ciudad lo que genera congestión y aumenta la competencia por la demanda de usuarios, que estimula comportamientos temerarios de los conductores.

Asimismo, el valor diferenciado en la oferta se genera por la velocidad de los desplazamientos y no por el confort o la seguridad en el desplazamiento.

Es en la última década, el inicio de la etapa de pre operación del Metropolitano, supone el retorno del sector público a la gestión del transporte urbano en Lima. De un rol fiscalizador, concesionario y normativo, se pasa a gestionar, en vínculo con entidades privadas, una parte del transporte de la ciudad. El Metropolitano, la Línea 1 del Metro de Lima y los corredores complementarios han sido los grandes proyectos de transporte en los que las diferentes instancias públicas han centrado esfuerzos hacia abordar ciertas problemáticas vinculadas al transporte.

La nueva gestión del transporte público ha tenido como principales acciones las siguientes medidas: a) limitar la sobreoferta de vehículos, b) mejorar la fluidez vehicular, c) reducción del nivel de emisiones contaminantes, d) incentivar asociatividad entre operadores del servicio, e) racionalización de la oferta de unidades de transporte, f) uso de combustibles menos contaminantes, g) aumento en la velocidad de recorrido y h) eliminar la tercerización del servicio³. Como se puede identificar de lo señalado, estas medidas se han centrado en aspectos de sostenibilidad ambiental y económica, además de una adecuación entre oferta de vehículos y demanda de desplazamientos buscando una mayor fluidez y velocidad en los viajes de la ciudad: en otras palabras, se prioriza la circulación eficiente tanto ambiental como económicamente.

Los aspectos sobre los cuales se plantea la crítica a la reforma del transporte en Lima vienen a ser dos: en primer lugar, los referidos a cómo es se ha venido generando; en segundo lugar, sobre el enfoque de planificación utilizado. En lo que refiere al desarrollo de la reforma de transporte, esta no termina de plasmar un sistema integrado de transporte tanto por discrepancias políticas sobre qué entidad se encarga de supervisar el transporte público en

³ Referencia a estos objetivos en la exposición: “¿Por qué es importante a Reforma del Transporte en la ciudad de Lima?” de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima 2013.

Lima⁴, como por la acción de empresas de transporte tradicional que logran arreglos económicos para poder continuar operando ya sea cambiando la razón social de la empresa⁵ o pasando a cubrir zonas periféricas alejadas de las principales centralidades de la ciudad.

Otro aspecto aún más relevante a criticar es el referido al enfoque de planificación del transporte que se utiliza: los nuevos proyectos de transporte tienen como prioridad la circulación vehicular frente a otros aspectos de la movilidad urbana. De esta manera, el indicador que interesa es la demanda de los viajes y el objetivo es generar desplazamientos más rápidos, sin entrar a abordar directamente cuáles son los motivos que generan los desplazamientos⁶. En suma, el enfoque de demanda del transporte no viene a abarcar una perspectiva integral sobre cómo la estructuración de los diferentes tipos de zonas en la ciudad se relaciona con la oferta y demanda de transporte. Tampoco se siguen las recomendaciones de la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas⁷ que apuesta por las múltiples centralidades y los desplazamientos de menor duración (UN-HABITAT: 2006).

La organización del sistema de transporte como el enfoque de planificación en que se sustenta terminan generando nuevos problemas. Por un lado, modalidades del nuevo sistema de transporte no dan abasto a la demanda existente ya que no se terminan de dar las medidas dispuestas inicialmente⁸. Por otro lado, el paradigma imperante de la circulación de vehículos motorizados termina propiciando el desplazamiento vehicular particular y la proliferación de

⁴ Existe una multiplicidad de organismos públicos que abordan el transporte de pasajeros en Lima: el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima y la reciente creada Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao que busca justamente centralizar funciones.

⁵ Revisar: <https://peru21.pe/lima/orion-empresa-cambio-razon-social-seguir-circulando-lima-fotos-199230-noticia/>

⁶ Salazar (2002) y Herce (2009) abordan críticas al modelo de planificación de transporte basado en la demanda de desplazamientos.

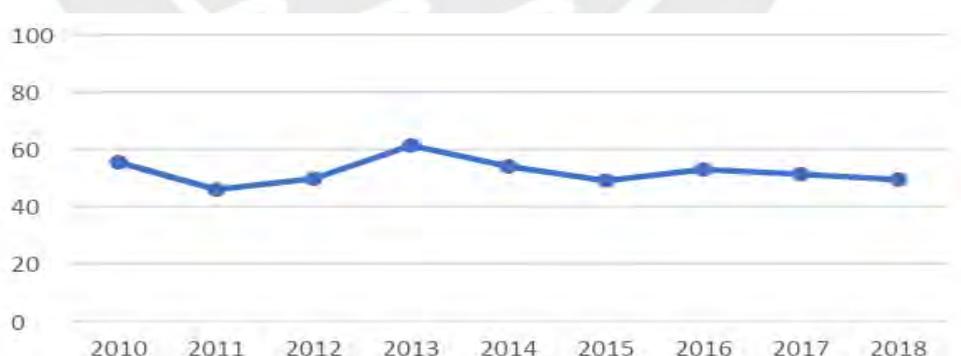
⁷ Los puntos 51, 51, 95 y 114 de la Nueva Agenda Urbana abordan directamente las recomendaciones hacia una ciudad policéntrica, con usos mixtos, diseño compacto y con desplazamientos menos extensos en su duración.

⁸ En el caso del Metropolitano, no se eliminaron las competencias directas, no se ha terminado la ruta prevista y no se ha pasado de la fase de pre operación.

otras modalidades de transporte colectivo como vienen a ser los taxis colectivos. Se produce un círculo vicioso donde las respuestas de transporte público formal planteadas al problema del transporte vienen a generar nuevos problemas como el incremento de vehículos que ofertan servicios de transporte informal.

De otro lado, es necesario aproximarse a la problemática del transporte público desde la percepción de los habitantes y de su práctica urbana. Lima es una de las ciudades con mayor congestión vehicular del mundo⁹, lo cual no es ajeno a la percepción de los limeños, de los cuales un 51.2% de limeños en promedio (entre el 2010 y el 2018) que consideran (Lima Cómo Vamos) el transporte público, junto a la delincuencia, como los problemas más importantes que afectan la calidad de vida de la ciudad. Esta percepción no ha variado significativamente (ver gráfico 1) con el inicio de las operaciones de las nuevas modalidades de transporte que marcan el regreso de la gestión pública a la planificación del transporte. Esto ocurre, como ya se ha señalado, a causa del círculo vicioso que genera una reforma incompleta de transporte y el enfoque de planificación en que se sustenta.

Gráfico 1: Percepción del transporte como problemática de Lima en la última década



Fuente: Elaboración propia

⁹ Este dato se saca del índice de tráfico de la compañía holandesa de tecnología de navegación TomTom. Revisar: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

1.1.2. Problematización

La situación y problema del transporte en la ciudad de Lima son razones suficientes para discutir cómo es que se aborda desde la gestión y planificación urbana la relación entre transporte y ciudad o, a más detalle: la relación que tienen los diferentes sistemas de transporte público con la ciudad. El enfoque de circulación no considera la relación entre estas dimensiones; en cambio, el enfoque de la movilidad urbana sí considera el transporte como uno de los factores que va estructurando la ciudad, así como las rutas de transporte van tomando características específicas según el espacio urbano en el cual se desarrollan: una relación interactiva.

La problemática del transporte en la ciudad ha llevado a diferentes tipos de accionares tanto del sector privado como del Estado buscando entender, analizar y proponer cambios en materia de transporte y movilidad urbana. Uno de esos casos es la aprobación de la creación de la Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU)¹⁰, como la entidad rectora sobre el transporte tanto en la ciudad de Lima como en la provincia constitucional del Callao. Este escenario viene a ser una oportunidad para discutir los enfoques en base a los cuales se desarrolla la planificación de los desplazamientos en la ciudad.

La importancia de las rutas de transporte en la ciudad no va solamente en el sentido de facilitar los desplazamientos cotidianos de flujos de personas hacia prácticas urbanas funcionales como son el trabajo, la recreación, la educación y la circulación. Plantear transporte y ciudad como un binomio también tiene que considerar las escalas humanas en las cuales se reproduce la vida urbana. Esto, en consideración de la amplitud de prácticas que se desarrollan en la ciudad, más allá de una lectura funcional sobre ciertas prácticas sociales delimitadas, ya

¹⁰ La Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) es un organismo técnico que tiene como principal función integrar y articular el transporte público en Lima y Callao. Es hacia finales del 2018 que se promulga la ley de su creación, pero es recién en el 2020 que ha iniciado sus funciones operativas.

que, al complejizarse la ciudad, la calle reúne un mayor número de funciones (Bohigas: 1985).

La escala humana de la influencia del transporte en la ciudad es una perspectiva valiosa que no ha sido suficientemente trabajada en los estudios de transporte y movilidad urbana. Según este enfoque, el espacio público viene a ser el escenario en el cual se puede identificar la relación entre transporte y ciudad de una manera constante en el tiempo y de manera cotidiana. No se trata de cualquier tipo de espacio público, sino de aquellos que escenifican el paso de los usuarios de la calle al medio de transporte y viceversa. Al respecto, los paraderos de transporte constituyen los principales escenarios de dicho tránsito; ya sea como equipamiento urbano o como algún mínimo indicador en la calle de un espacio destinado para la espera de buses.

Los paraderos constituyen un espacio público urbano a escala humana adecuado para considerar las diferentes prácticas urbanas de acceso a los grandes flujos de desplazamientos. Además, son el principal espacio que intercede entre la movilidad colectiva de los sistemas de transporte y las prácticas sociales que se realizan en los espacios públicos por excelencia de la ciudad: las calles. Es así que la presente investigación busca identificar qué dinámicas sociales y formas de habitar las calles existen en los paraderos de transporte en tanto lugares que concentran gran afluencia de personas en los territorios de la movilidad. Con la noción de habitar no se hace referencia al residir vinculado a la vivienda, sino aquel relacionado con las ocupaciones transitorias del espacio público.

La pregunta general de la investigación es: ¿de qué manera los sistemas de transporte se relacionan con las formas de habitar los paraderos por donde transitan sus usuarios? En relación a esta cuestión general, se abordarán específicamente aproximaciones complementarias sobre la vida social en los paraderos de transporte. Por un lado, estos como espacio edificado, sus características en relación al mobiliario y la infraestructura de transporte. Por otro lado, los actores que habitan los paraderos, las dinámicas a las cuales están

encadenados, sus formas de habitar y la interrelación entre lo social y lo espacial del paradero. En suma, interesa plantear una comparación sobre las formas de habitar los paraderos de transporte tradicional y aquellas del nuevo sistema de transporte.

1.1.3. Relevancia sociológica

La relevancia sociológica de la presente investigación se divide en tres consideraciones: la relación estructura-actores, la discusión de los enfoques sobre los desplazamientos en la ciudad y la consideración de las rutas de transporte como ensamblajes sociales. Se puede empezar mencionando que el transporte público, como señala Castells (1977, 192), ha sido una temática que ha sido ciertamente dejada de lado por los análisis planteados desde la sociología urbana. En el caso peruano, el énfasis se ha dado hacia la comprensión de los procesos de autoconstrucción y vivienda que han ido aconteciendo en relación con los procesos migratorios hacia la ciudad.

La tensión en la relación entre estructura y agencia viene a ser una de las temáticas de discusión centrales dentro de la teoría sociológica del siglo XX. La presente investigación también se sitúa en esa discusión al considerar el urbanismo de las redes y el habitar como los dos principales enfoques teóricos de estudio. Las rutas de transporte vienen a ser el objeto de estudio en el cual se producen, de maneras particulares, influencias estructurales (como viene a ser la forma de organización de las vías de la ciudad y la disposición física del mobiliario y la infraestructura) y también influencia desde el habitar en los paraderos de transporte en donde son justamente la permanencia de los actores sociales, sus disputas, asociaciones, territorialidades y tácticas lo que componen dimensiones centrales a considerar. Esta investigación aporta a la discusión sobre estructura y agencia desde el objeto de estudio que presenta dinámicas de ambas nociones teóricas.

Otro de los puntos donde la investigación se hace relevante sociológicamente es la discusión sobre los enfoques para entender los desplazamientos en la ciudad. Partiendo de las nociones de circulación, tránsito, transporte y movilidad, se plantea discutir uno de los ejes estructuradores de la vida urbana como vienen a ser los desplazamientos que se realizan en ella. Finalmente, una tercera cuestión de la relevancia sociológica viene a darse en cómo es que se plantea la comprensión de las rutas de transporte. Desde el concepto de *ensamblajes sociales* (Latour: 2008), se busca señalar el carácter dinámico y de generación de diferentes niveles dentro de lo material (pistas, construcciones, puentes, etc.) e inmaterial (fiscalización, instituciones, agentes públicos). De esta manera, las rutas de transporte vienen a ser la constante asociación de diferentes niveles de ensamblajes que ejercen un tipo de influencia. Este carácter más dinámico sobre quién (y qué) “actúa socialmente”, permite una concepción dinámica entre lo “espacial” y lo “social”, cuestionando dicha división.

1.2. Estado del arte

Existe una considerable cantidad de estudios que abordan la cuestión del transporte y la movilidad en América Latina. Muchos de ellos, principalmente los de carácter transversal al continente, tienen la particularidad ser financiados por entidades internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF). Estos trabajos son valiosos ya que permiten identificar patrones en relación al transporte y la movilidad en las principales ciudades del continente. Aparte de los estudios de entidades internacionales, existen otro grupo de trabajos académicos que abarcan diferentes aspectos del transporte y la movilidad en diferentes ciudades, entre ellas Lima. El hecho de que los trabajos sean relativamente recientes, de los últimos 15 años, evidencia que la movilidad urbana aún es una agenda que se está construyendo en el continente, razón por la cual es importante continuar aportando perspectivas al tema.

1.2.1. Estudios sobre el retorno de la gestión pública al transporte en América Latina

Es a inicios del siglo XXI que se genera el retorno objetivo de la gestión urbana al transporte público en América Latina (Vega Centeno: 2012, pp. 12), que marca una reforma mediatizada y visible de la ruptura con la ola neoliberal de períodos anteriores (Goueset: 2015, pp. 310). El principal caso de modalidad de transporte con el cual se hace visible este viraje es con la puesta en marcha de los sistemas de BRT (*bus rapid transit*). El caso más significativo implementado viene a ser el del Transmilenio en Bogotá (2001) y, en menor medida, el Transantiago en la capital chilena (2007). El BRT viene a ser una de las principales transformaciones urbanas de las metrópolis latinoamericanas en el siglo XXI, sistema de transporte que actualmente opera en alrededor de un tercio de las grandes ciudades de América Latina (Paquette: 2018).

La implementación de los BRT en América Latina ha traído diferentes impactos tanto positivos como negativos. A nivel de costo, viene a ser mucho más bajo que un sistema de Metro, porque requiere menos obras de infraestructura por la delegación total o parcial del servicio al sector privado, además del bajo costo de inversión y rendimiento (en capacidad y velocidad) (Goueset: 2015, pp. 310). Otros aspectos, vinculados a la operatividad del servicio y la empresa, vienen a ser la mayor velocidad de los vehículos, conductores con empleo fijo, mayor respeto de las normas de tránsito y una creciente expectativa en la modernización del sistema de transporte público en la ciudad por parte de los limeños (Vega Centeno: 2012, pp. 20). Finalmente, otro aspecto también vinculado a la operatividad de este sistema es la renovación progresiva de una parte de los autobuses (Paquette: 2018).

Como se ha venido señalando, los aspectos positivos del BRT en América Latina están vinculados con el costo, la operatividad de las empresas, las condiciones laborales de los conductores, las formas de manejo y la renovación de la flota vehicular. Todos estos criterios están vinculados con una perspectiva más técnica o enmarcados en un proceso de formalización del transporte. Sin

embargo, deben considerar temas que se han descuidado. Uno de ellos, es la disminución sustancial de la eficiencia social que sí tiene el llamado “transporte informal” ya que las nuevas modalidades no terminan de cubrir un gran espectro de la ciudad, siendo un grupo reducido (menor al 10% de personas que desplazan en Lima) el que las usa de manera cotidiana (Avellaneda & Dextre: 2008; Figueroa: 2005, pp. 51).

Las principales consecuencias negativas son aquellas vinculadas con la inserción de este sistema de transporte en la trama urbana. Primó un discurso autoritario que justificó todo problema o *impasse* por parte de los habitantes que residen en zonas próximas al corredor recurriendo a la necesidad de favorecer los flujos de circulación vial: se asoció a la red vial como modernidad y a los espacios barriales o de vecindario como atraso (Vega Centeno: 2012, pp. 20). Como señala Paquette (2018), un tema no considerado ha sido el potencial para renovar el tejido urbano por el que pasan los BRT teniendo un bajo impacto en términos de intensificación y regeneración urbana a lo largo de los ejes. Esta autora da el ejemplo de las centralidades en las ciudades que necesitan regeneración de viviendas y de espacios públicos y no se produce de esta manera con la inserción del Metrobús en México D.F.

Sin mencionar el vínculo entre transporte y estructura urbana, Salazar (2008) hace referencia a que el éxito de los BRT deriva de la escala en la cual se piensa la ciudad, de lo cual se resalta la importancia de que se genere un proceso de sinergias con la presencia de otros modos de transporte. Se hace mención a Curitiba, Quito y Bogotá como casos en los cuales la introducción del sistema BRT se configura como el elemento que posibilita estructurar, reestructurar y jerarquizar la movilidad urbana; mientras que en otras ciudades como Sao Paulo y México D.F., los carriles exclusivos son sólo otro elemento más que se suma a la compleja red de transporte público urbano.

Figueroa (2005, pp. 51) señala que los BRT no llevan a corregir el funcionamiento de los sistemas de transporte público si no dan relevancia a la relación entre ciudad y transporte. Así, se acentúa la atomización del transporte en general y del transporte público en particular. El autor también critica que esta

forma de desarrollar los sistemas de transporte depende de la búsqueda de soluciones basada en la inversión privada y en la transferencia de los costos (tanto del servicio como de los impactos urbanos) a la población.

Las reflexiones que suscita la implementación del BRT en América Latina como modalidad que marca el retorno de la gestión del transporte por parte del sector público suscitan diversos cuestionamientos. Por un lado, la consideración de que el éxito del nuevo sistema no depende solamente de cómo se resuelven los conflictos viales y de tránsito, sino que la movilidad viene a ser un factor de oportunidad para mejorar el sistema urbano en general y la articulación del sistema de transporte en específico, cuestión central hacia buscar replicar el BRT (Salazar: 2008). Sobre esto, la planificación urbana no ha aprovechado mucho su puesta en marcha, aunque Paquette (2018) señala que sí viene a ser un tema que despierta un creciente interés al considerar el potencial de los corredores de autobuses para densificar el tejido urbano.

En el caso de Lima, la modalidad del BRT se implementó con los buses del Metropolitano que conectan de norte a sur la ciudad. Las consideraciones sobre cuáles han sido los aspectos positivos y negativos del BRT en su aplicación se pueden extender hacia otras nuevas modalidades de desplazamiento como vienen a ser la línea 1 del Metro de Lima y los corredores complementarios, ya que el enfoque utilizado para tratar la relación entre transporte y ciudad es similar. De esta manera resulta relevante plantear: ¿qué estudios se han desarrollado en Lima sobre la movilidad urbana ya sea a raíz de estas modalidades como del transporte público en general?

1.2.2. Estudios sobre transporte y movilidad en Lima

La ciudad de Lima, en el contexto de América Latina, es la única ciudad de su tamaño que no ha logrado constituir un sistema articulado de transporte urbano (CAF: 2011, pp. 225). La atención se centra en mejorar las condiciones de circulación del vehículo privado, al que accede una minoría de mayores recursos; el transporte público, por el contrario, ha sido dejado de lado por las autoridades. Es así que el sistema actual de transporte aún está constituido por

el transporte informal, que viene a suplir la ausencia de un cabal transporte colectivo (Vega Centeno, Dextre & Alegre: 2011, pp. 290-325).

Al no darse una regulación o una planificación del transporte por parte del sector público, el transporte se convierte en un mecanismo de desigualdad ya que, por un lado, es la oportunidad de negocio para aquellas personas que tienen las concesiones de rutas y que crean empresas de transporte y, por otro lado, genera empleos precarios para las personas que trabajan como conductores, cobradores y dateros. Se llevan a usar unidades que en muchos casos tienen operando más de 20 años (desde los años noventa con la liberalización del transporte) y que generan una experiencia de inseguridad tanto para pasajeros como para conductores y cobradores.

Sobre la forma como operan las modalidades tradicionales de transporte, es frecuente la competencia por pasajeros entre unidades de una misma ruta en lo que es llamada “guerra del centavo”, cadena económica en la cual cada pasajero representa un ingreso (Bielich: 2009). Por otra parte, la forma gradual e informal en que se han expandido las rutas lleva como resultado la formación de largas distancias no lineales dentro de la ciudad en lo que es denominado por algunos técnicos del transporte como “rutas spaghetti” (Vega Centeno, Dextre & Alegre: 2011, pp. 310). De esta manera, este tipo de transporte está constantemente buscando recoger la mayor cantidad de pasajeros a lo largo de rutas muy extensas. Es así que el paradero, como espacio fijo donde se recogen pasajeros, pierde relevancia práctica.

Los problemas señalados tienen diferentes impactos en la movilidad de las personas: la generación de una excesiva oferta de transporte con el consecuente agravamiento de la congestión vehicular, demoras en tiempos de desplazamiento, inseguridad en el espacio de la movilidad y hegemonía del vehículo particular motorizado en las vías de desplazamiento. En relación con las condiciones laborales de los conductores, trabajos como los de Bielich (2009) y Vigil Lazo (2013) abordan cómo el sistema laboral de los trabajadores se relaciona con su modo de manejo y enfermedades ocupacionales, respectivamente. En el caso del trabajo de Bielich, también se relaciona las

condiciones laborales con la poca presencia del sector público en la organización del sistema urbano de transporte (2009, pp. 6).

Más allá de todas las problemáticas relacionadas al *transporte informal*, no se debe dejar de señalar que la ausencia del sector público en el transporte ha sido suplida, de manera paliativa, por este tipo de transporte, gran responsable de que la ciudad no se haya escindido en territorios excluyentes, entre poderosos y marginales (Vega Centeno, Dextre & Alegre: 2011, pp. 325). La fuerte influencia en la vida cotidiana de las personas en situación de pobreza del sistema de transporte colectivo urbano, lleva a que se dé un rol de integración social de este tipo de personas por parte del “transporte informal” (Avellaneda: 2007, pp. 11).

Los trabajos mencionados permiten caracterizar el transporte colectivo en relación a la circulación vehicular, el rol público en relación al transporte, las condiciones laborales de conductores y las formas en las que el *transporte informal* ha llenado la ausencia de una oferta pública a la demanda de movilidad de las poblaciones más pobres. Estas cuestiones son relevantes para la comprensión del fenómeno del transporte y la movilidad, aunque no terminan de considerar cómo es que la experiencia de desplazarse en la ciudad se desarrolla para los transeúntes. Esto sí se puede identificar en el trabajo de Chávez (2020) sobre el habitar y la territorialidad en el caso de la Línea 1 del Metro. El presente trabajo sigue la línea de investigación sobre el habitar urbano vinculado a las nuevas modalidades de transporte público. Ya no en el caso de las grandes aglomeraciones producto de las estaciones del Metro, sino en relación a un tipo de mobiliario a una escala micro que se replica en toda la ciudad: los paraderos.

Todas las cuestiones señaladas, llevan a la consideración de que el problema, en lo que a desplazamiento de personas en la ciudad concierne, tiene más que ver con la localización de la vivienda y los motivos por los cuales las personas de diferentes características se desplazan que a un tema de circulación más eficiente de buses: se hace pues necesario desarrollar una perspectiva de movilidad. Las personas que viven en zonas más pobres y periféricas, al desplazarse a zonas centrales de ciudades, necesitan un servicio que, como señala Avellaneda (2007), tenga una amplia cobertura territorial-espacial, con

una cobertura horaria que también transite por la noche y tenga una elevada frecuencia de paso. Se pone en evidencia la importancia de trabajar las nuevas modalidades de desplazamiento en relación con los distintos aspectos de la vida urbana de la ciudad con los cuales se articula, ¿qué nos dice la literatura revisada sobre esta relación?

1.2.3. Estudios sobre la relación entre transporte y ciudad

La relación entre los sistemas de transporte y los diferentes aspectos de la vida urbana en la ciudad tienen en la gestión local y las condiciones de recomposición de la ciudad dos factores a tomar en cuenta tanto en cómo es que plantea y planifica esta relación como en los efectos de dicha relación (Salazar: 2008). En líneas generales, la forma como los estudios abordan la relación transporte-ciudad es desde la consideración del transporte como aspecto estructurador de la ciudad. Así, por ejemplo, De Alba (2008) comenta diferentes tipos de impactos de las redes de corredores en la estructura urbana de México D.F. Las categorías que se proponen son: a) impactos viales y físicos, b) impactos en la vida social, c) impactos en la actividad económica y d) impactos en las formas de vivir y de apropiarse las grandes vías de circulación. La autora enfatiza en este último tipo de impacto señalando la crucial especificación de que la experiencia urbana también debe considerar el viaje urbano en sí mismo como vivencia sensorial, de alteridad y de riesgos e incomodidades.

El contexto de liberalización y apertura económica que ocurre en la política pública en América Latina desde los 90's, la reducción del papel del Estado, la privatización de empresas, aspectos relacionados y contextualizados en la liberalización y desregularización del sector transporte por Figueroa (2005), llevan a no considerar los impactos en las dimensiones multiescalares de la ciudad en la planificación del transporte, lleva a que se hayan generado impactos negativos en los impactos existentes, esto con énfasis hacia los impactos de las formas de vivir y de apropiarse el espacio urbano.

Los ejemplos de estos impactos negativos son diversos, como son los casos de estudios de Landón (2016) y Sagaris & Landón (2017) en los cuales se

observa cómo la infraestructura vial y puesta en marcha del Transantiago en Chile afecta la movilidad cotidiana de las familias de barrios pobres periféricos que viven en territorios aledaños al Transantiago. La forma de organización espacial de la ciudad y de las modalidades del transporte llevan a una situación contradictoria en la cual los beneficios de la infraestructura para la movilidad metropolitana y local, exacerban situaciones de inequidad socio espacial, para los ciudadanos más pobres de la ciudad que se movilizan a una escala microlocal. Se segrega y fragmenta la periferia pobre de la ciudad. Otros aspectos negativos son los comentados por Blanco, Bosoer & Apaolaza (2014) en los cuales los problemas de transporte y movilidad en América Latina generan también procesos de gentrificación que terminan excluyendo a sectores pobres.

La importancia de la *humanización* de las calles y avenidas asume un rol estratégico en contextos en los cuales los grandes proyectos de transporte en las ciudades de América Latina tienen una tendencia hacia generar mayores desigualdades. Vásquez (2012), en su estudio sobre la inserción del Metropolitano en una calle del centro de Lima denomina como calle democrática aquella que refleja la historia como la diversidad social y económica de un barrio. En esta, hay un balance intermodal entre automóviles, peatones y ciclistas. Esta lectura de la importancia de las calles enfatiza en un sentido de cultura pública que incentiva la diversidad, accesibilidad y participación. Otra aproximación hacia la importancia de las calles en el contexto planteado es el de De Alba (2008) que define su objeto de estudio que vienen a ser dos avenidas en México D.F. como microuniversos urbanos complejos". La lectura de la socióloga enfatiza en las dinámicas que se desarrollan a través de los actores sociales en las avenidas, directamente dependientes con cualquier transformación del sistema urbano que forma los grandes ejes de la ciudad.

La aproximación que plantea De Alba (2008) es valiosa ya que busca analizar el significado social de las avenidas desde el estudio del peso simbólico que tiene cada eje en el contexto general de la ciudad y de sus representaciones. Lleva también a analizar la relación entre prácticas espaciales de los principales actores e imaginarios construidos en torno a ellos. La relevancia del trabajo de De Alba es que empieza a considerar en América Latina un tema pendiente de

estudio de la movilidad urbana: la vida social en los espacios vinculados a la movilidad. Se trata de dejar de entender las avenidas sólo como vía de circulación para conceptualizarlas como espacios ocupados que dan lugar a una experiencia urbana más compleja. Otra aproximación valiosa es la presentada por García Canclini y otros (1996) buscando averiguar qué se conoce de la ciudad a través de los viajes y qué nos dicen estos de la vida urbana en la ciudad, partiendo de la premisa sobre los medios de transporte como lugares de habitar y de apropiación.

1.2.4. El habitar relacionado al transporte y la movilidad urbana: una agenda pendiente

Los estudios que se han hecho en América Latina sobre la movilidad urbana evidencian una agenda pendiente: la consideración de las prácticas sociales en los espacios vinculados a la movilidad urbana. Siguiendo un enfoque de movilidad se tienen que tomar en cuenta dos cuestiones: a) la experiencia de movilidad de los pasajeros no se reduce a una rápida circulación y a una estancia dentro de los buses, sino que también implican una estancia y en algunos casos una estadía en contextos espaciales no móviles como vienen a ser los paraderos de transporte y b) la práctica social en los paraderos de transporte como tema que articula el espacio de la movilidad y la trama urbana. Sobre la forma como se relacionan transporte y ciudad a una escala humana, no existe una amplia cantidad de estudios en América Latina. Así también lo señala Vega Centeno (2013), indicando que el análisis de redes sociales en la sociología urbana se aboca a descubrir nuevas aproximaciones de comunidad urbana y no forma parte de sus objetivos prioritarios el estudio de la movilidad espacial.

Dos trabajos de relevancia en la línea de comprender las dinámicas sociales vinculadas al espacio de la movilidad son el trabajo de De Alba (2008) ya comentado y el de Crossa: (2008). En el caso de De Alba, se tiene cierta noción de relación de congruencia entre transporte y ciudad al estudiar la experiencia urbana del viaje metropolitano como algo que del viajero vive en el contexto en el que se inserta; sin embargo, no termina de explicitar cómo es que el contexto

(ciudad) también es enriquecido por la experiencia del viajero. En el caso del trabajo de Crossa, se parte de la noción empírica de que una de las realidades urbanas de los espacios públicos es lo llamado como *sector informal*, que ha ido proliferando. El objetivo de su trabajo viene a ser analizar la dinámica social y espacial del sector informal en relación con la inserción de un nuevo proyecto urbano en México D.F.

Es relevante la mención hacia el llamado *sector informal* de trabajadores ya que, como se presentará en la sección de resultados, son este tipo de actores los que constituyen principalmente el habitar vinculado a los paraderos. El trabajo en la calle no parte de la consideración de que sea el mejor lugar para trabajar, sino desde “el contacto entre una demanda que necesitaba ser abastecida” (Cosamalón: 2018). Las investigaciones sobre el comercio ambulatorio o ambulante¹¹ señalan reveladores hallazgos sobre estos actores. Se puede mencionar que son “obligados a hacer empresa en condiciones de pobreza y precariedad económica (Adams y Valdivia: 1991), por lo que las redes de solidaridad, el capital social (Aliaga: 2002) y las redes de parentesco (Beltrán y otros: 2016) (Adams y Valdivia: 1991) son importantes para la sobrevivencia de estos trabajadores.

Otros trabajos recalcan aspectos económicos del ambulante como que la reubicación en nuevos lugares de trabajos les genera mejorías en las condiciones de trabajo, pero obtienen menos de la mitad de lo que ganaban (Donovan: 2004) o que estos vendedores no pueden ser entendidos solamente como trabajadores independientes, sino que pertenecen y se interrelacionan con una cadena de distribución que opera a nivel local y nacional (Medina: 2005). Existen esfuerzos por generar tipologías en el ambulante como es el caso en el que se consideran las lógicas de organización geográfica (Monnet: 2005) que genera tres tipos: por proximidad, el que llega hasta el consumidor final; por centralidad, ubicación en lugares de máxima concentración de personas como mercados o paraderos; y por movilidad, el que brinda servicio a un consumidor

¹¹ Concepto que se inicia en México para aproximarse al estudio de este tipo de trabajadores.

ambulante. Otra tipología es según su grado de movilidad (Policastro y Rivero: 2006): los ambulantes constantes, semifijos que improvisan un puesto y los fijos.

Existen, a su vez, trabajos que priorizan el estudio de aspectos sociales y urbanos del ambulante. La organización, y un consiguiente proceso de identificación entre ellos, de los propios trabajadores ambulantes aparece como un elemento fundamental para la negociación de conflictos (Gorbán: 2006). La coexistencia acentúa la necesidad de reglas de juego que permitan una convivencia negociada (Policastro y Rivero: 2006), que a su vez se va modificando en el tiempo a medida que el grupo adquiere dinámicas particulares en relación a sus actividades cotidianas (Gorbán: 2006). Del lado de la relación del ambulante con consideraciones urbanas, se puede señalar que el ambulante se encuentra en relación con las formas de vida de cada período de la historia de la ciudad y el desarrollo urbano (Alba, Exbalin y Rodríguez: 2007), pero se revaloriza con el capitalismo flexible posfordista, donde prima la idea del emprendedor que responsable de sí mismo (Monnet: 2005).

Como se ha señalado, existe una gran discusión sobre el rol del ambulante, pero el estudio de su espacialidad en las calles de la ciudad aún no ha sido suficientemente discutido¹². En el caso del ambulante o los *trabajadores de la vía pública* y su habitar vinculado a espacios de movilidad (como son los trenes, estaciones y paraderos), el trabajo realizado es aún menor¹³. Cosamalón (2018) apunta hacia un vacío de trabajos que comiencen a estudiar la movilidad de los habitantes, su relación con el espacio público y que se integre una perspectiva desde el estudio del ambulante. En los trabajos existentes no existe necesariamente un énfasis en las características de los sistemas de transporte y cómo estas infraestructuras y mobiliarios se relacionan con el habitar, dirección hacia la cual el presente esfuerzo de discusión se orienta.

Es de esta manera que el presente trabajo de investigación espera contribuir a un mejor conocimiento de las formas de habitar existentes en los

¹² Relevante es la mención al texto de Crossa (2008).

¹³ Mención a los trabajos de Policastro y Rivero (2006) y Gorbán (2006).

paraderos como espacio social de interludio entre la ciudad y el transporte. Esta agenda es de importancia para, como señala Gehl (2014, pp. 4), revitalizar la vida urbana y mejorar las condiciones para los peatones al no darle prioridad en su gestión al transporte automotor. Se busca aportar a la discusión de una planificación del transporte desde la circulación que no termina de considerar en su debida amplitud el fenómeno de desplazarse por la ciudad al no considerar las dimensiones sociales y los efectos que las nuevas modalidades de transporte generan en los lugares por los cuales transcurren.

1.3. Marco teórico

La presente sección desarrollará los enfoques y perspectivas teóricas pertinentes para sostener conceptualmente el abordaje de la relación entre transporte y ciudad, dándole prioridad al tema de cómo es que esta relación se desarrolla a escala humana: la escala de las formas de habitar vinculadas a los paraderos de transporte. También se presentarán los planteamientos generales de la teoría de la organización de la ciudad según una estructura nodal, para tener un marco general relevante que pueda sostener la idea de que el habitar en los paraderos no solamente tiene un carácter específico de los lugares en sí mismo, sino que permite ampliar nuestra comprensión del habitar relacionado a los sistemas de transporte.

En primer lugar, se plantea el concepto de *sistema de redes* para abordar la forma como se estructuran las ciudades. Estas nociones generales sobre la estructuración nodal, el espacio de flujos y la expansión de la ciudad se desarrollan enfatizando la relación con el transporte urbano. En esta misma sección se comentarán los enfoques existentes para entender la relación entre transporte y ciudad, llevando hacia el enfoque de *movilidad urbana*, sus definiciones e importancia. En segundo lugar, se discutirá la dimensión espacial del transporte y la movilidad partiendo de entender los sistemas de transporte como *ensamblajes sociales*. Desde ahí, se analiza la pertinencia de otros conceptos como el *no-lugar* y el *espacio público* para abordar el análisis de las características socio-espaciales de los paraderos. En tercer lugar, se presentará

la discusión sobre el *habitar urbano*, vinculado a la territorialidad y la microsociabilidad para comprender las prácticas sociales. La referencia a los actores sociales de mayor permanencia en los paraderos se hace desde el concepto de *trabajadores de la vía pública* y desde la noción de *ambulante*, buscando situarlos espacialmente.

1.3.1. Transporte y ciudad: sistema de redes, enfoques de transporte y movilidad urbana

La organización capitalista de la ciudad y su planificación de desplazamientos se inicia hacia el siglo XVIII, pero se acentúa con el proceso de industrialización en el cual se empiezan a distanciar los espacios de producción y los espacios de consumo (Voyé & Remy: 1981, pp. 56). Su recomposición se produce mediante el incremento de flujos y desplazamientos (Miralles-Guasch: 2002, pp. 12). En palabras de Herce (2009, pp. 17) se genera una mayor dispersión en la ciudad, llevando a un modelo de movilidad insostenible y de consumo de energía alto. En esta línea, las formas de atomización del transporte terminan siendo funcionales a la expansión de la ciudad ya que las localizaciones de poblaciones más distantes presionan por soluciones para la accesibilidad.

Con el desarrollo de la organización dispersa de la ciudad se genera una situación contradictoria ya que el capitalismo lucha perpetuamente para crear un paisaje social y físico a su propia imagen y existencia, para sus propias necesidades en un momento determinado en el tiempo, sólo para debilitar, desestabilizar e incluso destruir ese paisaje en un momento posterior en el tiempo. Las contradicciones internas del capitalismo se expresan mediante la remodelación y recreación continua de paisajes históricos (Harvey: 2007). La relación entre capitalismo y estructuración dispersa de la ciudad se puede fundamentar teóricamente desde la *estructuración nodal* y el *sistema de redes*.

Las redes no se limitan a un tema de estructuración espacial, sino que se extienden a todo el ámbito de la actividad humana, trascendiendo las barreras del tiempo y el espacio (Castells: 2009, pp. 50). Las redes vienen a ser un conjunto de nodos interconectados que generan complejas estructuras de

comunicación mediante un conjunto de componentes denominados nodos que están establecidos en torno a un conjunto de objetivos que garantizan unidad de propósitos y flexibilidad en su ejecución gracias a su capacidad para adaptarse al entorno operativo. La red como la unidad de análisis, no posee ningún centro, sólo nodos (Castells: 2009, pp. 45-46). Estos, sin embargo, sí pueden tener mayor o menor relevancia para el conjunto de la red, aumentando su importancia al absorber mayor cantidad de información relevante (Castells: 2000, pp. 27).

Así como los nodos componen las redes, estas últimas lo que hacen es procesar flujos: corrientes de información entre nodos que circulan por los canales que conectan los nodos (Castells: 2000, pp. 28). La ciudad viene a ser la expresión sobre un territorio en concreto de la íntima relación entre las actividades y los flujos, con una disposición determinada de usos de suelo y de relaciones entre ellos (Herce: 2009, pp. 53). Los espacios de flujos, elemento característico de la sociedad red, se puede mencionar como la eficiencia con que se producen los flujos de desplazamiento entre un nodo y otro (Vega Centeno: 2013, pp. 35), además de la posibilidad de practicar simultaneidad sin contigüidad (Castells: 2009, pp. 63).

Pese a lo planteado, el espacio de flujo no carece de lugares ya que está formado por nodos y redes (Castells: 2009, pp. 63) en los cuales la ciudad viene a ser el entrecruzamiento de las redes topológicas de cada uno de los sujetos habitantes, generando redes fuertes de múltiples cruces y otras en las que se encuentra de manera escasa (Lindón: 2014, pp. 62). El paso de la ciudad peatonal a la ciudad de redes se genera con la introducción progresiva de un conjunto de dispositivos como son el transporte, en relación con el diseño vial. El tema de las redes se hace indispensable para comprender la nueva significación de un tipo de organización de la relación de una sociedad con sus territorios (Dupuy: 1998, pp. 54), con la especificidad que tiene la presente investigación sobre los territorios del transporte.

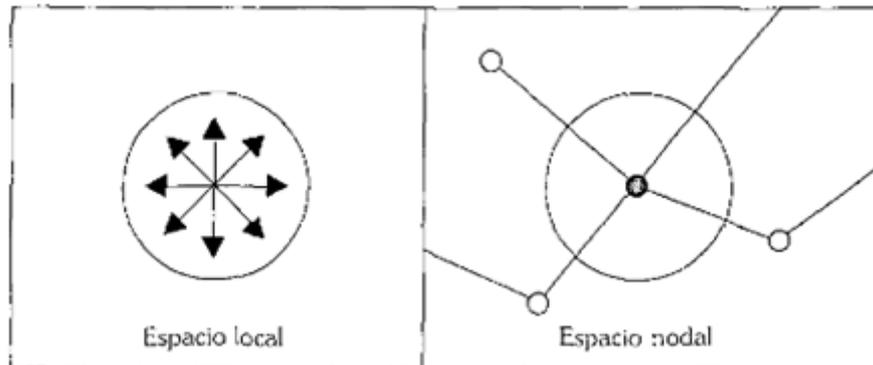
Uno de los productos principales de la estructuración del *sistema de redes* y los territorios viene a ser la pérdida del sentido exclusivamente territorial del espacio, por lo cual la noción de aglomeración viene a resultar más adecuada para la comprensión del fenómeno urbano al suponer el carácter cambiante de

las concentraciones humanas (Vega Centeno: 2013, pp. 39). Sin embargo, en lo que refiere a los cambios en la noción de territorio, se produce una contra estrategia sobre la estructuración de las redes cuando, como señala Dupuy (1998, pp. 67), las redes vienen a ser medios de producción de territorio, al construirse este mediante relaciones recíprocas, en las cuales las nuevas condiciones no se añaden a las condiciones preexistentes, sino que interactúan, se ajustan y modifican (Miralles-Guasch: 2002, pp. 22).

La *mutua determinación* entre territorio y nodo genera tensiones entre, por un lado, abordar los problemas de movilidad cotidiana, más próximo a una escala local; y por otro lado, la búsqueda de modernizar infraestructuras, desde una noción del espacio como nodo (Herce: 2009, pp. 18). Es desde esa *mutua determinación* que también se puede entender cómo es que se estructuran las redes de los sistemas de transporte. Existe una importancia a la movilidad de las personas que es mayor a la prestada en periodos anteriores de la ciudad contemporánea (Herce: 2009, pp. 15) y las funciones vitales pasan de espacios relativamente próximos a estar dispersos dentro de una extensa trama urbana en donde el referente territorial pasa desapercibido (Vega Centeno: 2013, pp. 21-22).

Los impactos del transporte en red se presentan desde un carácter preponderante, lo cual no niega otras formas de territorialidad, que no dejan de tener en su consideración las redes ni sus componentes de circulación, flujos, velocidad e instantaneidad (Dupuy: 1998, pp. 101). El siguiente esquema muestra las características generales de cómo es que se realizan las prácticas sociales en el espacio local o en el nodal. Por un lado, la centralidad que tiene el espacio delimitado hacia las posibilidades del encuentro. Por otro lado, la pérdida de ese componente espacial y la comprensión de los criterios de distancia desde patrones temporales, tejiendo relaciones en diferentes puntos de la ciudad: nodos importantes, pero transitorios (Vega Centeno: 2013, pp. 31).

Gráfico 2: Espacio local y espacio nodal



Fuente: Vega Centeno 2013: 31

Una vez hecha la justificación teórica de cómo es que se produce la estructuración nodal en relación al transporte urbano es necesario entender los enfoques según los cuales se conceptualiza la relación entre transporte y ciudad, aquellos otros relacionados a cómo se formula la planificación de transporte en relación a la ciudad y, finalmente, aquellos enfoques relacionados a la concepción de los desplazamientos en general. Todo esto sirve para tener una aproximación amplia sobre cómo es que los paraderos se sitúan en relación a las dinámicas de la ciudad y del transporte.

Como paréntesis, se debe precisar que la distribución de las rutas de transporte en Lima no ha sido el resultado de una acción pública organizada y planificada, sino de una suerte de arreglo entre la Municipalidad y los sistemas de transporte “tradicional”, que han ido leyendo la demanda de usuarios y en base a ello negociando autorizaciones de ruta con las autoridades ediles. Siendo la informalidad un tema que no abarca solamente estos sistemas que se han manejado por nociones de demanda, sino también las nuevas modalidades de transporte que conforman el retorno de la gestión pública, se opta por la noción de *transporte tradicional* como respuesta a un rol relevante en la historia del transporte público en Lima.

Desde el siglo XIX es el *paradigma de causalidad* el que ha acompañado casi todos los análisis que pretendían estudiar las infraestructuras de transporte como un elemento insertado en un territorio concreto, esto desde una filosofía

social del funcionalismo (Sennett: 1997), que no considera simultaneidad e interacción. El objetivo era formular leyes generales y modelos matemáticos (Miralles-Guasch: 2002, pp. 14). El transporte como factor explicativo o dependiente de los diferentes tipos de crecimiento urbano. Las consecuencias de este enfoque son la separación operativa y cultural entre transporte y ciudad.

Es hacia la década de los sesenta que –siguiendo a Miralles-Guasch– se abandona la lógica neoclásica de racionalizar los modelos de transporte únicamente desde nociones matemáticas. Se empieza a dar mayor importancia a análisis cualitativos y a la dimensión social. Se pasa de un causa-efecto a la interacción-congruencia, considerando la interacción como la intersección de factores que determinan y que al mismo tiempo son determinados (2002: pp. 19). Se entiende congruencia como la homologación en el ámbito de la relación transporte-territorio orientado a un proceso dialéctico.

La tensión y contraposición sobre cómo concebir la relación ciudad-transporte tiene un relato similar en lo que se refiere a los enfoques de planificación del transporte en la ciudad. El enfoque de demanda ha sido el preponderante no solamente en planificación, sino también en investigación desde hace más de medio siglo (Herce: 2009, pp. 65). Se parten de nociones del Movimiento Moderno de arquitectura caracterizado por comprender las ciudades desde las relaciones funcionales entre usos de suelo y el sistema viario. Se prioriza el automóvil como instrumento hacia el cual destinar espacio y las soluciones de la ciudad, las redes de infraestructuras como un fin en sí mismo, multiplicando los viajes pendulares y fragmentando la ciudad.

El enfoque alternativo es el “de oferta” (Herce: 2009, pp. 97) que busca comprender la localización de las actividades, su interrelación y organización, orientando la planificación de los desplazamientos hacia ciertas zonas de la ciudad. De esta manera, se pasa a considerar su potencial organizador y estructurador de la ciudad, vinculado al enfoque teórico de la interacción y la congruencia. Estas referencias presentan un cambio significativo hacia una comprensión interactiva y relacional entre las dinámicas urbanas y del transporte.

Habiendo desarrollado los enfoques conceptuales y de planificación sobre la relación transporte-ciudad, se puede identificar que un tema todavía ausente es la consideración de las diferentes escalas en las que se desarrolla la relación señalada, con especial énfasis en la escala humana. En esa línea, se encuentran otros enfoques ya sobre los desplazamientos que también mantienen dicha ausencia, como viene a ser el *enfoque de tránsito*: tomar en cuenta a los conductores automóviles buscando generar desplazamientos en el menor tiempo posible (Avellaneda: 2007, pp. 105) y el *enfoque de transporte*, que implica la creación de infraestructuras especializadas para diferentes modalidades de desplazamiento (Herce: 2009, pp. 52).

El giro hacia la movilidad implica un cambio en el objeto de estudio, considerando los espacios vinculados (Avellaneda: 2007, pp. 106). El enfoque desde el cual se aborda la presente investigación es el de la movilidad. De manera general, se puede entender movilidad como el conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes tienen que hacer (Parlament de Catalunya: 2004), pudiendo hacer el énfasis en comprender las facilidades/obstáculos que se encuentran en los desplazamientos (Landón: 2016, pp. 4). Valiosos son también los enfoques de Negrete (2008) y Levy (2000) que sitúan territorialmente el conjunto de desplazamientos. Una aproximación teórica que se puede relacionar con el concepto de movilidad es lo referido a los *actantes* (Akrich y Latour: 1992), entendido por los autores como “lo que sea que actúa o mueve a la acción”, buscando enfatizar en que la acción no se produce solamente desde cuestiones humanas, sino también, y ya vinculando al tema de investigación, desde la infraestructura y el mobiliario de transporte, como parte de factores que influyen en las características del tipo de desplazamientos que se vayan a generar.

1.3.2. Transporte y espacio: nodos-territorio; espacio público-no lugar; ensamblajes sociales

El espacio de la movilidad ofrece campos de posibilidad no homogéneos y discontinuos a las prácticas sociales (Herce: 2009, pp. 19). Existe discusión sobre la territorialidad que puede generar el espacio de flujos, así como su estructuración en redes tanto de manera genérica como en el caso de las rutas de transporte (Castells: 1996, Choay: 1994, Agier: 1999). Por un lado, el planteamiento teórico de que las vías rápidas y la planificación enfocada en la circulación limitan las prácticas sociales; por otro lado, la identificación del desarrollo de prácticas sociales vinculadas a los espacios de la movilidad.

La constitución de diferentes prácticas sociales no se genera solamente desde plantear las rutas de transporte como una territorialidad humana del movimiento (Dupuy: 1998, pp. 106), sino también como un conjunto de lugares (Delgado: 2007, pp. 154). El carácter nómada de la vida cotidiana de los urbanitas se enfrenta tanto a los flujos de una *movilidad relativa*, como de los *compromisos territoriales* de los actores en la movilidad (Bourdieu: 2000, pp. 114). La movilidad no desarrolla solamente desde lógicas de circulación, sino que debe conseguir conciliar la habitabilidad (Dupuy: 1998, pp. 108) al involucrar actores sociales. De esta manera, el análisis de los medios de transporte debe considerar las dinámicas territoriales y espaciales en las que se insertan (Miralles-Guasch: 2002, pp. 11), ya que cuestiones como la espera del bus, aún implican una forma de permanencia, y una práctica social.

Las nociones comentadas sobre la discusión del espacio del transporte según nociones de estructuración nodal y territorialidad se expresan en el carácter del espacio urbano. Una aproximación es la que lo define como espacio público; Crossa (2008) señala que el concepto de espacio social marca debates sobre qué prácticas e interacciones se consideran legítimas en el espacio público, de ahí la importancia de considerar la espacialidad del poder. El tipo de organización de las actividades que se realizan se desarrollan es planteado por el orden público (Joseph: 1999, pp. 38). Se controla mediante el derecho a

observar y juzgar cómo y quién circula y qué justificación tiene hacia un tipo de estancia.

Otros enfoques sobre la consideración del poder en el espacio público, son planteados por Sennett (1975), Duhau & Giglia (2008) y Salcedo (2007). El primero critica el orden público como sentido estructurador de la ciudad. Ante esto, plantea la importancia que tienen el desconcierto y el conflicto en la planificación de la ciudad. El segundo enfoque parte desde los estudios de caso de ciudades de América Latina, en las cuales las relaciones fragmentarias generan circuitos específicos, también denominados como *desorden urbano*. El tercer autor, señala dos cuestiones: espacio público como lugar donde se expresa el poder, y la noción de *resistencia ciudadana* que también se genera en el espacio público: la discusión de los grupos subordinados sobre los usos y condiciones propuestos por los sectores dominantes. De ahí se desprende la importancia de la *historicidad* en la disputa. Así es que se puede señalar el espacio público urbano como “el lugar donde se manifiesta la crisis de la ciudad y se expresan nuevas realidades urbanas” (Crossa: 2008).

Las nociones de *ideología* y *alteridad* en el espacio público permiten completar las perspectivas teóricas desde las cuales se conceptualiza el espacio público. En lo que refiere a *ideología*, Delgado y Malet (2007) sostienen que el concepto de espacio público forma parte de retóricas político-urbanísticas y agendas específicas, ejerciendo un tipo de dominación. En lo que refiere a la *alteridad*, Carrión (2007) define el espacio público como los puntos de encuentro de diferentes colectividades.

Otro concepto útil para el análisis sobre los espacios en la ciudad, viene a ser el de los *no lugares*, como espacios no identitarios, no relacionales y sin historia (Augé: 2000, pp. 83), espacios de transitoriedad que no tienen procesos identitarios vinculados. Se advierte que estas categorías no tienen una expresión literal en la realidad. Sin embargo, sí son útiles como categorías de análisis, ya que permiten encontrar dos tipos ideales con características muy diferentes¹⁴ y

¹⁴ Manuel Delgado (2007) señala un matiz sobre los no-lugares en relación a que pueden ser así para un grupo de personas, pero lugares para otras personas. Más que una disposición sobre los lugares, es sobre la práctica y significado que tienen asociados.

hasta opuestas. El ejemplo que da el autor es de los “habitáculos”, haciendo referencia a los medios de transporte al no darse especial forma de identificación. De Alba (2008) da otro ejemplo que explicita el tema de los tipos ideales y las categorías de análisis: los buses de transporte también constituyen parte de la experiencia urbana. La presente investigación utiliza, en su consideración espacial, a los espacios públicos y los no-lugares como dos de sus principales categorías de estudio.

La denominación de los paraderos de transporte como espacio social se puede hacer desde dos consideraciones complementarias: por un lado, el tránsito multitudinario de personas que es algo característico de estos espacios; por otro lado, la presencia de trabajadores asociados a los paraderos que en la construcción (relacional) del espacio hacen que estos espacios no sean solamente herramientas de trabajo, sino también espacio de encuentros (Gorbán: 2006). Es la segunda aproximación la que nos aproxima hacia la noción de Lefebvre (2013) que el espacio designa un conjunto de relaciones: es producto y productor, es soporte de relaciones sociales y a su vez interviene en ellas, modificándolas y modificándose.

El señalar a los paraderos como espacio social permite que se ponga en discusión su aproximación hacia las características vinculadas al espacio público o hacia las nociones del no-lugar. Ahí es que se puede presentar la diferencia entre espacio y lugar: siendo el lugar un tipo de orden según el cual los elementos se distribuyen manteniendo entre sí relaciones de coexistencia; mientras que, en el caso del espacio, vendría a ser denominado por De Certeau (1996) como un cruce de movi­lidades y se pone a funcionar por los desplazamientos que en él se producen. La premisa del paradero como espacio social permite que mediante el trabajo empírico se ponga en discusión el tipo de carácter que tienen los aspectos relaciones que se desarrollan: ¿más vinculado a una noción de espacio público o a una de no-lugar?

Retomando una mirada más amplia sobre la organización de los componentes que constituyen los sistemas de transporte, se hace relevante retomar el tema de los *ensamblajes sociales*. La forma como se plantean los factores no es únicamente desde la consideración de variables dependientes/

independientes, sino como un conjunto de ensamblajes que a su vez tienen diferentes niveles de enraizamiento y fuerza. La ciudad es entendida como el resultado de interacciones humanas, construcciones y representaciones: un ensamblaje que incluye lo material (pistas, construcciones, puentes, etc.) y lo inmaterial (regulaciones legales, instituciones, comunidades) (Hommels: 2005, pp. 14). En esta perspectiva, se hacen pertinentes las disquisiciones teóricas planteadas por Latour, según las cuales la sociología no es la ciencia de lo social, sino el rastreo de las asociaciones y el movimiento muy peculiar de reasociación y reensamblado (2008, pp. 19-21). En el caso particular de estudio, la referencia a los sistemas de transporte como ensamblajes sociales busca que la aproximación inicial hacia el estudio de la vida social de los paraderos no se haga desde la presunción de ciertas actividades, sino que ha encontrado en la definición propia de los actores de los elementos constitutivos del mundo social, la importancia de las formas de habitar los paraderos.

1.3.3. Actores sociales y trabajadores de la vía pública: habitar urbano y territorialidad

La consideración de los actores sociales, en general, y los *trabajadores de la vía pública*, en específico, se hace desde la justificación de la escala humana en el estudio de la relación entre transporte y ciudad. Esta escala se plantea desde la crítica a la arquitectura moderna y le da relevancia a los sentidos humanos y las prácticas de sociabilidad como elementos centrales de la vida urbana (Gehl: 2014, pp. 7). Las mejoras espaciales a esta escala vienen a tener un papel clave en lograr ciudades vitales, al ser la calle el elemento básico de organización de la ciudad (Hercé: 2009, pp. 235). Una aproximación interesante es la de la *ciudad legible* (De Alba: 2008) que refiere a una ciudad en la cual se reconocen con facilidad las formas materiales y se pueden organizar en un esquema mental coherente tanto para los transeúntes como para los diferentes actores sociales vinculados.

Lefebvre (2013) propone una triada conceptual para comprender el espacio social: prácticas sociales (espacio percibido), como la experiencia material que

vincula realidad cotidiana y urbana; representaciones del espacio (espacio concebido), el espacio de planificadores y expertos; y los espacios de representación (espacio vivido, lo simbólico e imaginativo dentro de la existencia material. Es revisitando estos planteamientos desde las ciudades latinoamericanas que se pueden plantear algunos matices. En primer lugar, la crítica al espacio concebido como tal, en tanto no existe una presencia preponderante de la planificación del transporte en la forma como se estructura la ciudad (como son el caso de las rutas del *transporte tradicional* y los paraderos que estas rutas producen).

En segundo lugar, se puede cuestionar quiénes son los que practican y habitan los paraderos. Esto se suele plantear desde los actores más relacionados a los desplazamientos cotidianos, que son los transeúntes. Sin embargo, también se puede hacer desde los actores sociales de mayor estancia en los paraderos: los *trabajadores de la vía pública*, caso en el cual la producción del espacio se complejiza. De esta manera, se puede complementar la idea de que cada grupo social produce un espacio en cada coyuntura histórica en un proceso eternamente inacabado de naturaleza dialéctica (Baringo: 2013, pp. 113) y que entender el paradero como espacio social nos permite observar las relaciones y prácticas que tienen lugar, pero a su vez cómo esas mismas prácticas y relaciones modifican y (re)construyen ese espacio (Gorbán: 2006).

El concepto de *ambulantaje* ha sido ampliamente trabajado en relación al trabajo de los, denominados coloquialmente, comerciantes ambulantes. Es por el amplio desarrollo que se hace importante hacerle mención, más allá de sus limitaciones que posteriormente se indicarán. Monnet (2005) entiende el ambulantaje como el conjunto de actividades de intercambio económico que ocupan precaria o temporalmente un espacio de circulación abierto al público ya sea porque la actividad está autorizada o se tolera temporalmente, o ya sea porque esta se impone de manera ilegal o informal. Esta aproximación no determina el trabajo del ambulantaje según una noción de legitimidad o legalidad fija, sino según la ocupación del espacio público. Remarca la movilidad de los vendedores, sin contar con una infraestructura permanente, y que pueden

ocupar estacionalmente las calles o movilizarse junto con los medios que utiliza para vender (Graaf y Ha: 2015).

Estas nociones de *ambulantaje* en relación a la práctica laboral móvil en el espacio público, necesitan hacer mención a que estos trabajadores guardan relación con ciertas características en su definición, como son su precariedad laboral, su noción de marginalidad y la capacidad de reproducción de unidades domésticas en la vía pública (Pok y Lorenzetti: 2007) y que ante la imposibilidad de cumplir con las múltiples reglamentaciones se constituyen como una forma de movimiento social urbano (Crossa: 2008). Del mismo modo, el ambulantaje no es solo una alternativa personal a la falta de empleo, sino una respuesta al propio desarrollo de la dinámica urbana y su complejidad (Capron, Giglia y Monnet: 2005): una oferta móvil para una demanda igualmente móvil (Cosamalón: 2018).

El ambulantaje también se presenta como un sistema socio-espacial complejo, cuya observación es rica en enseñanzas sobre la organización de la metrópoli (Monnet: 2005). Como señalan Graaf y Ha (2015), las consecuencias que el ambulantaje puede tener son diversas, como es el caso de la tensión por el uso del espacio público entre una noción de *orden* público expresada mediante agentes de fiscalización y el hecho de que el espacio público (paraderos) adquiere una fuerte presencia en la vida cotidiana de estos trabajadores. De ahí que se plantee la tensión y la organización del ambulantaje como una estrategia de defensa y lucha en relación a su fuente de trabajo (Gorbán: 2006).

Estas nociones de tensión y disputa sobre el espacio público permiten introducir las nociones señaladas por Michel De Certeau (1996) sobre el poder y las relaciones de fuerzas que se expresan en el espacio público. Se contraponen las estrategias y las tácticas urbanas. Las primeras, hacen referencia al cálculo de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y de poder resulta aislable. Se postula *un lugar* susceptible de ser circunscrito como *algo propio* y de ser la base donde administrar las relaciones con una *exterioridad* (pp. 12). Las segundas, tienen que ver con la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio. Su lugar es el del otro. Se actúa en el terreno que se le impone y organiza la ley de una fuerza extraña. Se tiene una

posición de retirada. De previsión y de recogimiento entre sí: la táctica como el arte del débil (pp. 13). Estas nociones sobre la disputa espacial del poder se usarán para hacer referencia a los agentes públicos, como parte de las estrategias; y los *trabajadores de la vía pública*, como parte de las tácticas.

Retomando el tema del ambulante, Crossa (2008) plantea una crítica al concepto porque solamente hace referencia al grado de movilidad, pero no al espacio en sí mismo. Al darle la presente investigación relevancia al factor de los sistemas de transporte, se recoge esta crítica para seguir con la referencia al concepto de *trabajadores de la vía pública* que plantea tres tipos de precisiones: en primer lugar, no se opta por la denominación de informales, ya que este tema es difuso en las condiciones laborales de la ciudad, y no está relacionado únicamente a los trabajadores más precarizados (por más que exista dicho estigma), sino a una amplia gama de la masa laboral peruana, ante la cual la categoría “informal” resulta imprecisa. En segundo lugar, la necesidad de situar espacialmente a los trabajadores: no son únicamente de carácter ambulatorio, sino que su práctica puede marcar estancias más prolongadas (Crossa: 2008). En tercer lugar, la cuestión reivindicativa de la denominación como trabajadores, ya que el uso del espacio público para sobrevivir no elimina su práctica perteneciente a su trabajo (Cosamalón: 2018).

Las nociones de habitar y territorialización, referidas a las diferentes prácticas sociales de los *trabajadores de la vía pública* específicamente, o ambulante, en un marco más general de discusión, implican diferentes significados. Se opta por la noción de habitar ya que se puede vincular con la territorialización, de una manera más clara que con el caso de la *experiencia vivida*. Signorelli (2006) señala que es una de las actividades humanas más elementales y universales: proceso de significación, uso y apropiación que no es una cuestión “acabada”, por lo cual ocurre en la vida cotidiana (Lindón: 2014, pp. 56). El habitar viene a ser el conjunto de prácticas y representaciones que permiten colocar y establecer al mismo tiempo un orden espacio-temporal (Duhau y Giglia: 2008, pp. 24), cuestión que supone una apropiación del mundo, ya sea de individuos o grupos, en función de un proyecto emocional, la voluntad de vivir con otros.

El giro del habitar hacia las prácticas, la experiencia y el hacer es lo que Lindón (2014, pp. 57) señala como el tránsito del concepto del hábitat al de habitar por su carácter dinámico. El habitar, según los planteamientos de Lindón, tiene dos coordenadas que son la corporeidad y la espacialidad. Las sensaciones y emociones que el cuerpo experimenta con relación al lugar son las formas que se introduce al habitar. Los desplazamientos en la ciudad y el habitar se relacionan, por un lado, con la presencia estable, efímera o móvil de los sujetos en el espacio urbano (Duhau & Giglia: 2008, pp. 24) y, por otro lado, mediante la territorialización con la que se construye la identidad en todos los lugares por los cuales se habita (Lindón: 2014, pp. 57).

Los territorios se entienden como el espacio fijo (vinculados geográficamente), situacional (parte del equipo fijo de un entorno, de tenencia temporal) o personal sobre el cual se ejerce un control y cuyos límites se defienden (Joseph: 1999, pp. 121) (Goffman: 1971, pp. 29). Joseph (1999) añade que no hay territorio sin proclamación por lo cual se necesita hacer referencia a la territorialidad. Este concepto se entiende como la forma en cómo es que se ordenan las actividades en el espacio y tiempo, lo que implica que no haya una *distribución aleatoria* en el espacio y tiempo y se necesitan reveses para identificar qué formas de territorializar son más fuertes. Se dividen las formas de territorializar según: agresión (noción de intrusión territorial (pp. 163), conflicto (regiones de apropiación de carácter exclusivo (pp. 147)), de estructura social (el uso o percepción de un espacio contribuye a la construcción, a nivel de interacción, de un posicionamiento en una interrelación desigual (pp. 203)) y simbólica (intercambios fundacionales en reuniones de personas y grupos que luego se sitúan en un estado de conflicto (pp. 198)).

1.4. Estrategia metodológica

En la presente sección se plantearán las preguntas de investigación: tanto la general como las específicas, las hipótesis de investigación y sus respectivos sustentos teóricos, el diseño de la investigación, el ámbito de estudio, la

estrategia de recojo de información y la matriz de operacionalización de las variables de estudio.

1.4.1. Preguntas de investigación

La pregunta general de la investigación es: *¿De qué manera los sistemas de transporte se relacionan con las formas de habitar los paraderos por donde transitan?* A su vez, esta pregunta se divide en otras cuatro preguntas específicas: *¿Qué características tienen los paraderos de transporte como espacios edificados?*, buscando enfatizar justamente en el espacio físico de los paraderos; *¿Qué actores habitan en los paraderos de transporte?*, *¿De qué manera se desarrolla el habitar urbano en relación con los paraderos de transporte?*, en el sentido del tema sobre el habitar en los paraderos y *¿Qué diferencias existen en las formas de habitar los paraderos entre los sistemas de transporte tradicionales y los del nuevo sistema de transporte?*, que es una pregunta que va en relación con el carácter comparativo del trabajo. Las tres primeras preguntas específicas, hacia el sentido de responder la relación entre los sistemas de transporte y el habitar urbano; la última, buscando generar una comparación que permita generar especificidades sobre los dos casos de rutas de transporte.

1.4.2. Hipótesis de investigación

Esta investigación parte de una serie de supuestos. Uno de los fundamentales es el de cómo se entiende la relación entre el transporte y la ciudad. Siguiendo los planteamientos de Miralles-Guasch (2002), se considera que la relación entre estos dos conceptos es de interacción y congruencia, por lo que ambos se afectan entre sí mismos. Sobre esto es que se elabora la hipótesis general del trabajo: los sistemas de transporte son un factor de influencia en cómo se desarrolla el habitar de los paraderos, pero a su vez, la vida social que ocurre en los paraderos también influye en cómo se establecen estos sistemas y sus rutas de transporte, por lo que hay un sentido de interacción recíproca.

Sin embargo, la pregunta general de la investigación se plantea cómo una de las dos variables se relaciona con la otra (sistemas de transporte con las formas de habitar) y no desde un carácter interactivo por sí mismo. Esta interrogante se elaboró por motivos prácticos del desarrollo de la investigación: se parte de tipos ideales para estudiar por separado los aspectos de los paraderos vinculados a los sistemas de transporte y las formas de habitar, y es en el desarrollo de los hallazgos que se podrá verificar el carácter interactivo de ambas dimensiones. La ruta de transporte viene a ser el producto de los arreglos e interacciones tanto de carácter físico como social, constituyéndose, en el sentido de Latour (2008), en un *ensamblaje social*.

Así como la hipótesis general es una respuesta tentativa a la pregunta general, lo mismo ocurre con las hipótesis específicas en relación a las preguntas específicas. En relación a los paraderos como espacios edificados, lo que se plantea es que las características de estos generan un marco general espacial en el cual tanto las prácticas sociales existentes como las potenciales se desarrollan en un escenario de tácticas, que terminan de resaltar el carácter transitorio de las estancias y prácticas asociadas a los paraderos, en un sentido del espacio de flujos. De esta manera, la relación entre los sistemas de transporte y el habitar urbano llevan a que este último se presente en condiciones desiguales por las deficiencias en términos de accesibilidad de los paraderos.

Sobre los actores sociales, que responde a la segunda pregunta específica, se señala que aquellos que habitan los paraderos (entendiendo el habitar como las prácticas y representaciones que colocan y establecen un orden espacio-temporal) vienen a ser principalmente los *trabajadores de la vía pública*. Son estos actores los que tienen una estancia de mayor permanencia en los paraderos, a diferencia de los transeúntes. Es relevante esta delimitación sobre aquellos actores que habitan los paraderos, ya que las dinámicas sociales se constituyen en relación a diversas actividades y presencias humanas –y no-humanas– pero el énfasis de este trabajo va hacia aquellas relacionadas justamente al habitar.

Es entonces que se plantea que el habitar urbano en sí mismo, la tercera hipótesis, que se desarrolla en los paraderos se divide principalmente en dos

tipos: aquel propio a los transeúntes (ya sea asiduos o casuales) y aquel de los *trabajadores de la vía pública*, y que genera una permanencia más sostenida en el lugar. En el primer caso, las dinámicas sociales se vinculan a la estancia momentánea, la espera del bus, la copresencia, el sentido de anonimato e interacciones breves. En el segundo caso, las dinámicas vienen a estar vinculadas con la territorialidad y las tácticas urbanas como respuesta a un orden público no favorable que genera un espacio ajeno a las prácticas de los actores en mención.

Se plantea que sí existen diferencias entre las formas de habitar los paraderos de los sistemas de transporte tradicionales y aquellos de los nuevos sistemas de transporte. Para esto, se parte desde los enfoques de planificación de transporte. Al estar planteados desde un enfoque de demanda y de eficiencia en la circulación, se puede sugerir que las dinámicas sociales y el habitar no son temas centrales dentro de la consideración de los paraderos del nuevo sistema de transporte. De modo diferente –pero tampoco contrario–, los paraderos del transporte tradicional no parten en sí mismo desde un enfoque de transporte, por lo que se plantea que pueden existir mayor cantidad de actividades y encadenamientos influyendo en un habitar más diverso y complejo.

Finalmente, es importante precisar que el sistema de transporte viene a ser uno de los factores que influye en cómo es que se desarrolla el habitar urbano en las calles y el espacio público de la ciudad. Es la variable independiente¹⁵ sobre la cual se sostiene la hipótesis principal. Sin embargo, existen otros factores de influencia –hipótesis alternativas– como son: la estratificación de la zona y los usos de las primeras plantas que dan hacia las calles vinculadas a los paraderos. Estas variables se presentarán con el objetivo de una menor contextualización sobre el habitar en los paraderos y resaltar el nivel de influencia de los sistemas de transporte. El análisis en base a estas hipótesis alternativas se presentará en relación a los paraderos y sus respectivos entornos, como es

¹⁵ No vendría a ser en sí una relación de variable independiente con variable dependiente, ya que las rutas de transporte se entienden como ensamblajes en los cuales el habitar urbano y el sistema de transporte son capas que se relacionan de manera interactiva.

el caso de las actividades en las primeras plantas, que no se plantea desde toda la avenida, sino del área de influencia de los paraderos.

1.4.3. Diseño de la investigación

Al ser un trabajo de investigación que parte de la premisa de identificar detalladamente un aspecto de la relación entre sistemas de transporte y vida social, se realizó un campo exploratorio para identificar qué tipo de vida social ocurre en los paraderos. Es de esta manera que un tema muy presente y relevante viene a ser cómo es que se desarrollan las formas de habitar por parte de los trabajadores de la vía pública. Desde esta primera mirada enfatizando en las formas de habitar es que se desarrolla el trabajo comparativo entre los paraderos de las rutas del transporte tradicional y las del nuevo sistema de transporte.

Es de utilidad señalar la noción de rutas de transporte como *ensamblajes sociales* ya que es un buen punto de inicio para plantear la relación entre lo espacial y lo social. De esta manera, se pueden rastrear no solamente los actores sociales humanos existentes, sino también cómo es que la interacción social se desarrolla con otros actores “actantes” como son los mobiliarios y la infraestructura urbana. A su vez, la constitución de las rutas de transporte como ensamblajes no desconoce otros factores influyentes hacia un estudio de la vida social de los paraderos de transporte como podrían ser la estratificación de niveles socioeconómicos, el presupuesto destinado al mobiliario público de las municipalidades, la cantidad de robos que se hay por distrito, la zonificación de las áreas próximas a los paraderos, etc. Se reconocen dichos otros aspectos, pero se tiene claro que el énfasis del trabajo es hacia dos temas: los aspectos vinculados directamente al transporte y las formas existentes de habitar los paraderos de transporte.

Dentro de la selección de los casos de estudio, no ha sido necesario considerar todos los paraderos que forman parte de las dos rutas que se están comparando. Tanto por un tema práctico –los límites temporales del trabajo– como porque no se hace necesario en tanto que las unidades de estudio tengan

la representatividad necesaria. El criterio principal para escoger los paraderos de estudio ha sido que tengan una densidad alta de transeúntes. Esto es de mucha importancia ya que permite identificar cómo es que se desarrollan las formas de habitar en contextos con amplia circulación de personas.

La selección de los casos de estudio, los paraderos a estudiar, se hizo preguntándole a los actores que mejor conocen de manera cotidiana la densidad de transeúntes alrededor de los paraderos: los conductores de buses de transporte público. El tránsito constante como parte de su práctica laboral les permite reconocer en qué paraderos generar mayores tiempos de espera y en cuales pasar rápido. Se le pidió a un total de 20 conductores (por cada ruta de transporte) que indiquen cuáles consideran que son los paraderos con mayor concentración de personas. Sobre las respuestas que los conductores dieron, se identificó cuáles son los tres paraderos que más se repiten: Aviación, Jockey-Evitamiento y Universidad de Lima en el caso del nuevo sistema de transporte y Aviación, San Luis, Vía Expresa en el caso del transporte tradicional.

Cuadro 1: Casos de estudio

Tipo de ruta	Nuevo Sistema de Transporte (avenida Javier Prado)	Transporte Tradicional (avenida Canadá)
Paraderos escogidos como casos de estudio	Cruce con avenida Aviación	Cruce con avenida Aviación
	Cruce con el Jockey-Evitamiento	Cruce con avenida San Luis
	Cruce con Universidad de Lima	Cruce con avenida Paseo de la República

Fuente: Elaboración propia

El objeto de estudio de la investigación refiere a la selección de tres paraderos por cada una de las dos rutas de transporte (nuevo sistema de transporte y transporte tradicional). Los hallazgos sobre las dimensiones espaciales y sociales de los paraderos no tendrán como objetivo comentar la especificidad de estos paraderos en relación a la ciudad. En cambio, se plantea considerarlos en el análisis como parte de las rutas de transporte. Es así que las

unidades de estudios son los paraderos, pero los casos de comparación son las rutas de transporte. Se toma esta opción metodológica considerando que lo que se busca comparar justamente es cómo se desarrolla el habitar vinculado a los paraderos pertenecientes a las rutas, no un análisis detallado sobre las diversas variables urbanas que constituyen el carácter social de los paraderos.

Son un total de tres los pasos que generan el esquema de organización de los hallazgos: en primer lugar, la identificación específica de cada uno de los seis paraderos en relación a los ámbitos sociales y espaciales; en segundo lugar, la comparación entre los paraderos de la misma ruta de transporte para encontrar similitudes y diferencias desde la consideración de las dos variables de estudio los sistemas de transporte y las formas de habitar; y, en tercer lugar, la comparación entre las dos rutas de transporte en base a los hallazgos de la primera y segunda etapa.

Las reformas recientes en el transporte público en Lima necesitan ser estudiadas desde la consideración de cómo es que estas se relacionan con los entornos urbanos por los que transcurren. Esto tanto desde una escala a nivel de avenida como desde las prácticas sociales que se desarrollan a escala humana. El diseño de la investigación es de carácter comparativo para poder considerar como casos de estudio los paraderos de dos rutas de transporte: los del transporte tradicional y los del nuevo sistema de transporte. Esta comparación está en completa concordancia con los objetivos de la investigación al partir de una forma de habitar que ya tiene tiempo desarrollándose (transporte tradicional) y una que es reciente de la última década (nuevo sistema de transporte).

La última década se ha empezado a sistematizar valiosa información sobre el transporte público en Lima; esta trata sobre temas de satisfacción del servicio, usos de modalidades de desplazamiento y opiniones generales sobre el transporte¹⁶. No se enfatiza en cuestiones sobre accesibilidad y experiencia

¹⁶ Encuestas como la que se realiza anualmente desde el 2010 en el Observatorio Lima Cómo Vamos, la información sistematizada para el Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima realizado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (2005) y el Boletín N° 153 del Instituto de Opinión Pública (IOP) de percepciones de usuarios sobre el transporte público.

urbana que son temas centrales para relacionar el transporte con la ciudad. Ante la falta de información sistematizada y longitudinal sobre las experiencias urbanas vinculadas al transporte, esta investigación se presenta desde un enfoque metodológico cualitativo que pueda permitir empezar a formar tipologías y orientar tendencias hacia qué factores influyen en las formas de habitar y las dinámicas sociales existentes alrededor de los espacios de movilidad.

1.4.4. Ámbito de estudio

La investigación se realiza en la ciudad de Lima. Las dos avenidas dentro de las cuales se encuentran las rutas de transporte son paralelas y abarcan unas pocas cuadras de distancia¹⁷ pero tienen entornos diferentes. Empezando por los distritos en los que se encuentran los paraderos, estos vienen a ser un total de seis. Por un lado, en el caso de la ruta del nuevo sistema de transporte son San Borja, Surco y La Molina; por otro lado, en el caso de la ruta del transporte son Lince, La Victoria, San Borja y San Luis. Todos estos distritos están dentro de la zona central-este de la ciudad. A diferencia de otras zonas periféricas de la ciudad, los distritos en los que se encuentran los paraderos de estudio cuentan con diversas rutas de transporte y un constante flujo de personas tanto por actividad laboral como educativa.

1.4.5. Estrategias de recolección de información

La presente investigación tiene en la etnografía su principal herramienta para el trabajo de campo y el recojo de información. Como señala Magnani (2002), es el trabajo etnográfico el que permite captar determinados aspectos de la dinámica urbana que pasarían desapercibidos si es que solamente se tiene una mirada macro. Es desde la aproximación *de perto y de dentro* (Magnani: 2002), que se puede realizar la aproximación a los actores existentes en los

¹⁷ La distancia entre las avenidas Canadá y Javier Prado es de un máximo de 1 km a la altura de la avenida Paseo de la República y de un mínimo de 460 metros a la altura del cruce de la avenida Aviación, siempre tomando en cuenta en los máximos y mínimos desde los paraderos seleccionados como casos de estudio.

paraderos, sus frecuencias, prácticas, dinámicas y formas de habitar desde herramientas más específicas.

Desde un abordaje de las técnicas de recolección, se viene a entender la etnografía como la comprensión situada (Restrepo: 2016) y la activa participación en los ritmos cotidianos del grupo social (Emerson: 2001), que al caso viene a ser la observación sistemática y controlada de las distintas instancias de la cotidianidad de las líneas de la movilidad. Lo relevante de la etnografía viene a ser su capacidad de “reorganizar datos percibidos como fragmentarios, información aún dispersa, indicios sueltos, en un nuevo arreglo, ya no la “explicación nativa” (o de los propios habitantes en el caso actual) vinculado con las particularidades de su contexto, pero que se puede aplicar a otras ocurrencias y que es más denso que el esquema inicial del investigador, al referirse ya al “concreto vivido” (Magnani: 2002).

En términos más operativos, es desde la observación de los actores frecuentes, los posicionamientos y sus manejos espaciales, que se permite identificar los actores sociales y su participación en las dinámicas existentes. Y es desde la participación observante (Guber: 2001) que se busca comprender las diferentes formas de habitar generadas en relación a la vida cotidiana urbana: escuchar las anécdotas, las historias en relación a las líneas de movilidad, las diferentes perspectivas sobre las disputas y las diferentes casualidades que se generan en la conversación.

Como señala Guber (2001), la observación y la participación se diferencian en tanto el tipo de relación cognitiva que el investigador entabla con los sujetos/informantes y el nivel de involucramiento que resulta de la relación. Esta distinción lleva a formular diferentes momentos en el trabajo de campo siempre tomando en cuenta que toda observación de por sí ya implica un universo de reacciones posibles: el investigador viene a desempeñar algún rol en las dinámicas sociales a estudiar. Los momentos a su vez están relacionados con las diferentes preguntas de investigación.

El trabajo de campo se realizó entre marzo y junio del 2019. El primer momento de la investigación etnográfica refiere al campo exploratorio: 1) identificación de casos de estudio (según complejidad de dinámicas sociales e

intermodalidad) y 2) identificar las principales características relacionadas a la infraestructura de transporte y mobiliario urbano. Para lo primero, la observación participante vinculada a la conversación (usuario/ investigador-trabajador) con los actores sociales de mayor estancia en los paraderos. Para lo segundo, la observación relacionada a las dimensiones de la variable de “infraestructura de transporte”.

El segundo y más complejo momento viene a ser el relacionado a la identificación de las dinámicas sociales. Este viene a ser el momento en el cual se requerirán diferentes herramientas de recojo de información: observación no participante, conversación casual con diferentes actores involucrados y entrevistas (a los diferentes tipos de trabajadores de la vía pública, policías e inspectores del corredor complementario).

Una herramienta de recojo de información adicional viene a ser el dibujo de la distribución espacial de los trabajadores en los paraderos. Al considerar que el área de estudio responde a un constante flujo de personas, es que se ha optado por considerar diferentes horarios de observación, en los cuales se puedan identificar diferentes características de los paraderos en relación con su momento temporal.

Se seleccionaron un total de 10 horarios para realizar los dibujos de distribución espacial en los 6 paraderos, 3 de cada ruta de transporte. Los horarios buscaron cubrir la mayor cantidad del tiempo en los que operan los sistemas de transporte. Es por esto que llegan a haber 4 horarios hasta antes del mediodía: 5 a.m., 7 a.m., 9 a.m. y 11 a.m. 3 otros horarios son entre las 3 y las 5 p.m. y dos horarios nocturnos: de 7 a 8 p.m. y de 8 p.m. a 10 p.m. además de otros 3 horarios para los fines de semana.

Cuadro 2: Horarios de estudio (marzo-junio 2019)

Tipos de días	Horarios de distribución espacial
Días de semana	5 a.m.
	7 a.m.
	9 a.m.

	11 a.m.
	3 p.m.
	6 p.m.
	9 p.m.
Fines de semana	1 p.m. (Sábados)
	7 p.m. (Sábados)
	7 p.m. (Domingos)

Fuente: Elaboración propia

Una figura crucial en este momento de la investigación fue la identificación de los informantes clave: estas personas vienen a ser actores que ya con la observación o la práctica laboral se encuentran muy relacionados con las dinámicas sociales del espacio de la movilidad. Es desde la identificación de estos actores vinculados a los paraderos y el poder generar un diálogo fluido que se puede tener una de las entradas posibles hacia tener un conocimiento situado del habitar en los paraderos.

Finalmente, se puede señalar que, al ser una aproximación etnográfica, se trabajó con un diario de campo en el cual se fueron registrando de manera disciplinada y diaria los detalles relacionados a los objetivos de investigación. El diario de campo permite el recojo inmediato de información que en el contexto de identificar la vida cotidiana de las líneas de movilidad resulta vital. El diario posibilita una permanente reflexividad sobre los resultados que va arrojando el trabajo de campo además de ir construyendo la agenda de trabajo en relación a los avances de la investigación (Restrepo: 2016).

1.4.6. El sujeto investigador como actor involucrado en las dinámicas de los paraderos

Retomando las reflexiones sobre la práctica etnográfica, esta no se puede entender solamente como una metodología o una técnica de recojo de información, ya que viene a ser una *teoría vivida* en la cual la teoría y la práctica son inseparables (Montoya: 2012), ya que están constante relación en las distintas etapas de investigación. Un ida y vuelta en el momento de revisar teoría

y literatura sobre el tema mientras se recuerdan las experiencias del trabajo de campo, y la realización de la etnografía cuando se van poniendo en juego los límites de los conceptos y los marcos teóricos.

Dentro de la consideración de la etnografía como una teoría vivida es que entra en la discusión la presencia y el rol que tiene el sujeto investigador al momento de realizar el trabajo de campo. El investigador no es sujeto etéreo ya que su presencia influye en el desarrollo de las dinámicas existentes en el área de estudio y en los sujetos participantes (en el caso, los paraderos y los trabajadores de la vía pública). Parte de la práctica etnográfica viene a ser entonces lo que Wacquant (2014) refiere como la sociología encarnada: el acercarse, interpretar y significar el espacio social a partir de saberes, códigos, pautas que el sujeto investigador lleva consigo.

Es al comprender la etnografía como la encarnación de la experiencia (Wacquant: 2014) que se llega a comprender que la personalidad del investigador y su experiencia personal no pueden ser eliminadas del trabajo etnográfico: estas impregnan los datos etnográficos que son seleccionados e interpretados (Peirano: 2008), a su vez que la experiencia de la práctica etnográfica genera desestabilizaciones en el investigador, no sólo a nivel del pensamiento (experiencias y abordajes sobre el tema de investigación), sino también de los propios sentimientos y percepciones (Montoya: 2012). Todo esto lleva a la consideración de que el conocimiento etnográfico es también un producto social, una construcción del propio investigador sobre el lugar (Emerson: 2001).

Se puede precisar, en pos de justificar la experiencia urbana del sujeto investigador como parte del carácter científico de la etnografía urbana, pero sin dejar de enfatizar en el carácter de producto social de la etnografía, que la construcción de los relatos y de la data se encuentra atravesada por el “background” y de las formas de experimentar lo urbano (Higa: 2017) que se tienen como investigador. Uno de estos aspectos y conjunto de vivencias previas viene a ser justamente la formación y los conocimientos propios de la disciplina

sociológica: consideraciones metodológicas y de generar un particular distanciamiento desde el re-conocimiento sobre reglas y códigos de lugares transitados previamente desde la condición de urbanitas.

Ya sobre el caso específico de cómo el habitar los paraderos por parte del investigador generó reacciones en los trabajadores de la vía pública, se puede afirmar que la recepción general que tienen ante la solicitud de la entrevista suele ser desde una desconfianza y recelo. Esto iba desde el caso de un datero que iba viendo de soslayo la redacción de las notas de campo hasta la incomodidad (comentada entre trabajadores de la vía pública) al ver que se tomaban fotos generales del paradero. Usualmente, se tenía que presentar algún tipo de documentación que señale el carácter de las preguntas además del hecho de no ser un tipo de agente de fiscalización o similar. De esta manera, la confianza solía ir aumentando en lo que se desarrollaba la entrevista.

La desconfianza hacia el investigador no es tema de un tipo de paradero en específico. Tanto en los del nuevo sistema de transporte como en los del transporte tradicional se encontró este tipo de reacción. Las formas de expresión más usuales fueron la negación al hecho de poder dar la entrevista según diferentes factores como es el riesgo de que pase un agente de fiscalización, el señalar que están ocupados trabajando o simplemente la negación alejándose de uno sin mayor respuesta. El caso más llamativo fue justamente el de una señora que ya venía teniendo una actitud vigilante que se termina acercando cuando se va realizando la entrevista a otra trabajadora de la vía pública. Ya se contaba con la complicidad de la primera vendedora que describió el carácter de las preguntas y pese a eso la señora no quiso responder.

Si bien la impresión general que causa la presencia del investigador es la de desconfianza por la extrañeza de la situación, una vez que los trabajadores llegan a ser entrevistados y pueden identificar en las respuestas que dan como una oportunidad de comentar sus historias y experiencias cotidianas, es que señalan también un tipo de reclamo en el accionar violento, impositivo y no consultivo de los agentes públicos tanto en la vigilancia como en la fiscalización.

Una vendedora me decía: “Así como tú vienes a preguntar, debería venir la Municipalidad a preguntarnos”. Similar al caso de un datero ya entrevistado que reconoce, se acerca, bromea y de cierta forma se justifica ante cierta disposición (el ir tomando licor en el paradero). El investigador se puede relacionar en lo que Joseph (1999, pp. 21) menciona como *el extranjero*: denominación que viene a ser la figura típica de la distancia con el rol en la situación. La distancia se expresa primero desde la desconfianza y luego desde la oportunidad de reclamo.

Dentro de las diferentes experiencias de interacción y de recepción que tuvieron los trabajadores de la vía conmigo como investigador, fue particular lo referido al caso de los trabajadores venezolanos. Es desde inicios del 2017 que se puede observar en Perú un creciente número de inmigrantes venezolanos¹⁸ que dentro de sus motivaciones tienen la búsqueda de nuevas oportunidades laborales. Es por esto, añadido a la fuerte masa laboral denominada informal en el Perú, que ha sido normal ver a gran cantidad de venezolanos como trabajadores de la vía pública. Un primer tema, viene a ser que frente a la desconfianza y recelo que se expresa en algunas respuestas negativas por parte de los trabajadores de la vía pública peruanos, ninguno de los similares venezolanos se negó a una conversación o entrevista semi-estructurada.

La entrevista como experiencia de intermediación de la realidad no implicó un tipo de actitud explícitamente racista por parte de los peruanos, más sí un malestar reiterado por el hecho de que los vendedores venezolanos trabajen en el lugar específico y no en otros lados: un sentido de que no les incomoda en sí mismo su presencia, pero sí que les generen competencia, énfasis que no se tiene en el caso de otros vendedores como ya se señaló. En relación con las interacciones entre los trabajadores de la vía pública de la misma nacionalidad (venezolanos), estos de cierta manera sí buscan agruparse y trabajar en conjunto. Así lo ejemplifica un vendedor de cancha venezolano que señalaba

¹⁸ Se estima un aproximado de 3 millones de venezolanos que han inmigrado los últimos años, siendo Perú el segundo país con mayor recepción de estos inmigrantes con un estimado de 730 mil (Koechlin & otros: 2019).

que el vendía con su familia y ya al llegar al paradero había conocido a otros compatriotas con los que había empezado a trabajar juntos.

1.4.7. Matriz de operacionalización de variables

La matriz de operacionalización está inspirada en los planteamientos de Gabriel Dupuy sobre el urbanismo de las redes (1998, pp. 145) al señalar que existen diferentes tipos de operadores en las redes. Los del *tercer nivel* tienen que ver con las prácticas familiares a escala humana. Los operadores de *primer nivel* vienen a ser aquellos que responden a la infraestructura de transporte en la ciudad.



Matriz de operacionalización				
Concepto	Niveles	Dimensiones	Indicadores	
Rutas de transporte como ensamblajes sociales	Mobiliario e infraestructura de transporte	Mobiliario urbano y entorno inmediato de los paraderos (tachos de basura, techos, paneles informativos, banquetas, veredas, estacionamientos)	Distribución	
			Características generales	
			Medidas y escala (sección de veredas)	
			Uso	
			Relación del paradero con espacio público y privado	
			Iluminación de las calles	Distribución
			Vegetación	Distribución
			Señalización vial (distribución)	Señaléticas
				Semáforos
				Usos de conos

	Rutas	Cantidad de paraderos	
		Distancia entre paraderos	
		Características	
		Flota	
	Modalidades de desplazamientos	Cantidad de empresas	
		Niveles de frecuencia	
	Actores sociales	Frecuencia	Niveles de permanencia
			Distribución espacial
		Dinámicas sociales	Horarios
	Productos de venta		

			Tipos de interacción entre actores
			Lógicas de ubicación
			Organización de actividad laboral
		Habitar urbano	Rol de los actores públicos
			Tácticas urbanas
			Impactos en sociabilidad general
			Territorialización de paraderos
			Tensión entre actores
			Convivencia entre actores

CAPÍTULO 2: SITUACIÓN DE LOS PARADEROS: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y MOBILIARIO URBANO

Este segundo capítulo –el primero de hallazgos– abarca la caracterización de los paraderos en relación a una presentación sobre los entornos de los paraderos, además de describir a) la infraestructura de transporte y b) los mobiliarios tanto pertenecientes (techos, paneles informativos, estructura) como vinculados (tachos de basura, veredas, postes de señalización).

2.1. Entornos de los paraderos

En esta primera sección se desarrollarán los entornos en los que se encuentra situados los paraderos. Se iniciará por una descripción y análisis de los ámbitos de estudio desde la presentación de mapas de zonificación según estratificación socioeconómica; posteriormente, desde la metodología de la observación participante, se pasará a comentar sobre las actividades que se desarrollan en las primeras plantas de los edificios de las cuadras próximas a las áreas de estudio. Estas dos entradas hacia los entornos urbanos de los paraderos resultan complementarias en tanto permiten entrecruzar la vida cotidiana que se desarrolla alrededor de los paraderos con una cuestión más estructural como es la estratificación de las zonas próximas.

El habitar urbano en los paraderos no se desarrolla únicamente en relación con los sistemas de transporte, sino también vinculado con otras dimensiones de la ciudad: de ahí la doble importancia de identificar los entornos. Por un lado, la consideración sobre cómo es que el habitar puede estar vinculado con el tipo de actividades desarrolladas en las inmediaciones como es el caso del uso que se les da a las primeras plantas; por otro lado, poder justificar el énfasis en la dimensión de los sistemas de transporte y su relación con el habitar: su particularidad y relevancia: una presentación de algunas posibles hipótesis alternativas sobre el habitar urbano en los paraderos, para contextualizar y posteriormente centrar la mirada hacia la variable de los sistemas de transporte.

2.2. Estratificación de los entornos de los paraderos de transporte

Retomando el tema de los entornos de las avenidas, se considera pertinente presentar las características de estratificación de las zonas cercanas a los paraderos (INEI: 2016) para poder identificar similitudes y diferencias de los mismos en la comparación tanto a nivel de paraderos como de rutas de transporte. De esta manera, se podrá apuntar a conocer la variable del entorno urbano dentro del tipo de habitar relacionado a los paraderos y poder decir el tipo de influencia que genera. Todo esto, dentro de la consideración de fundamentar la importancia de una de las principales variables de estudio: las rutas de transporte.

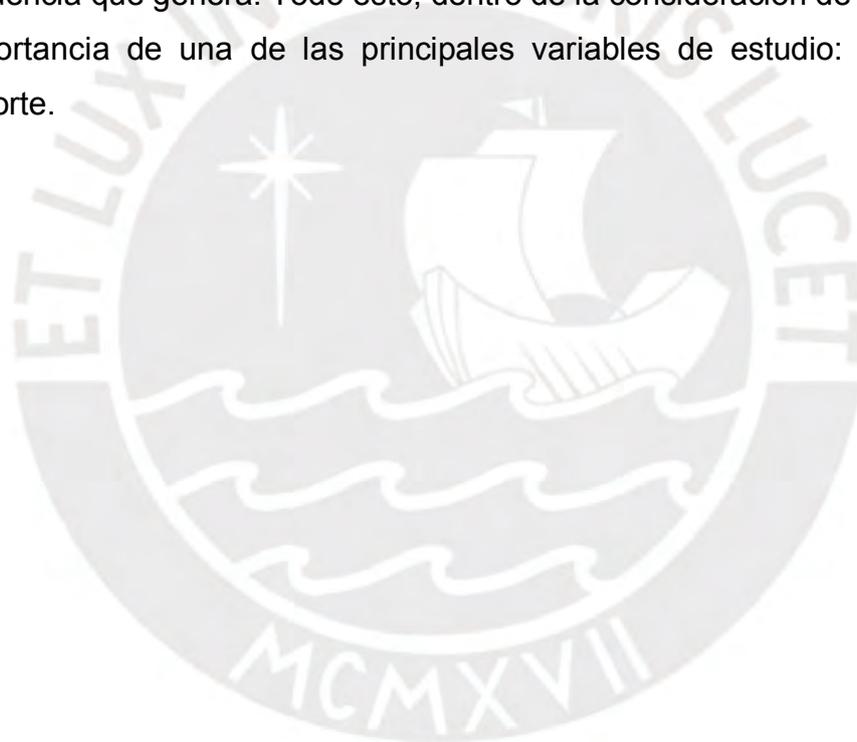
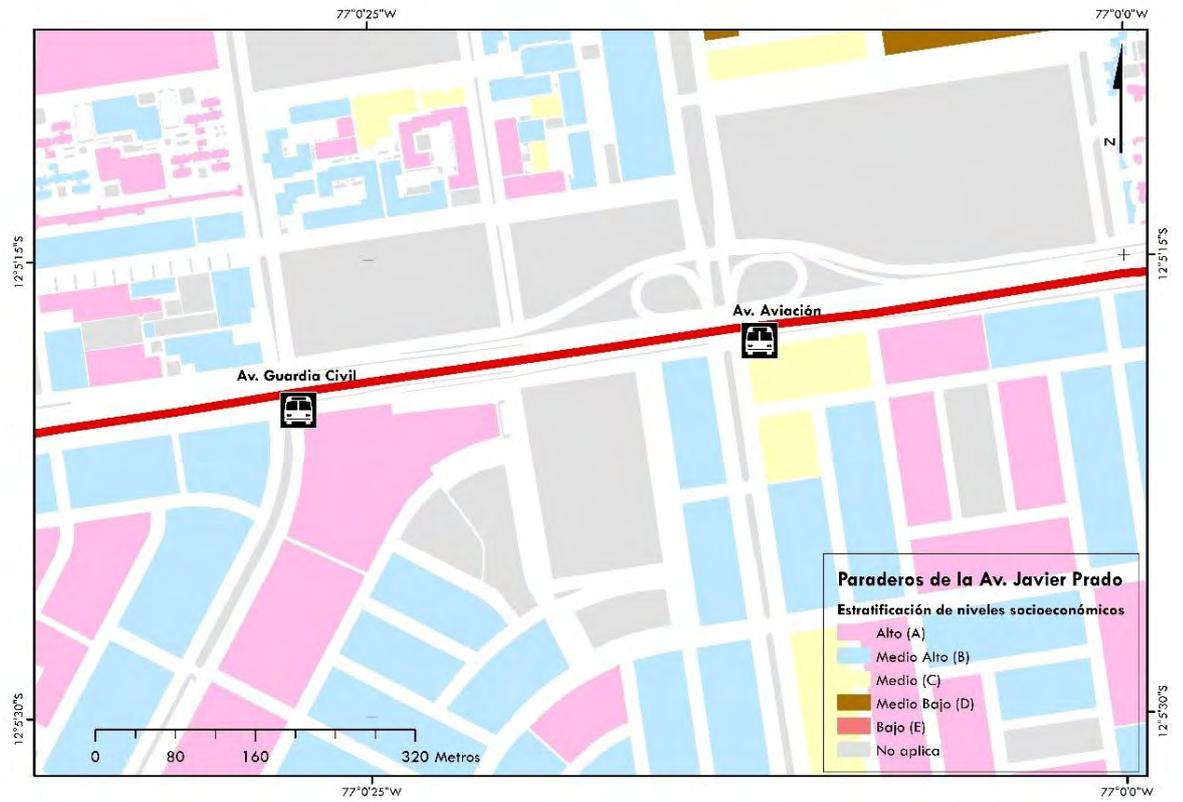
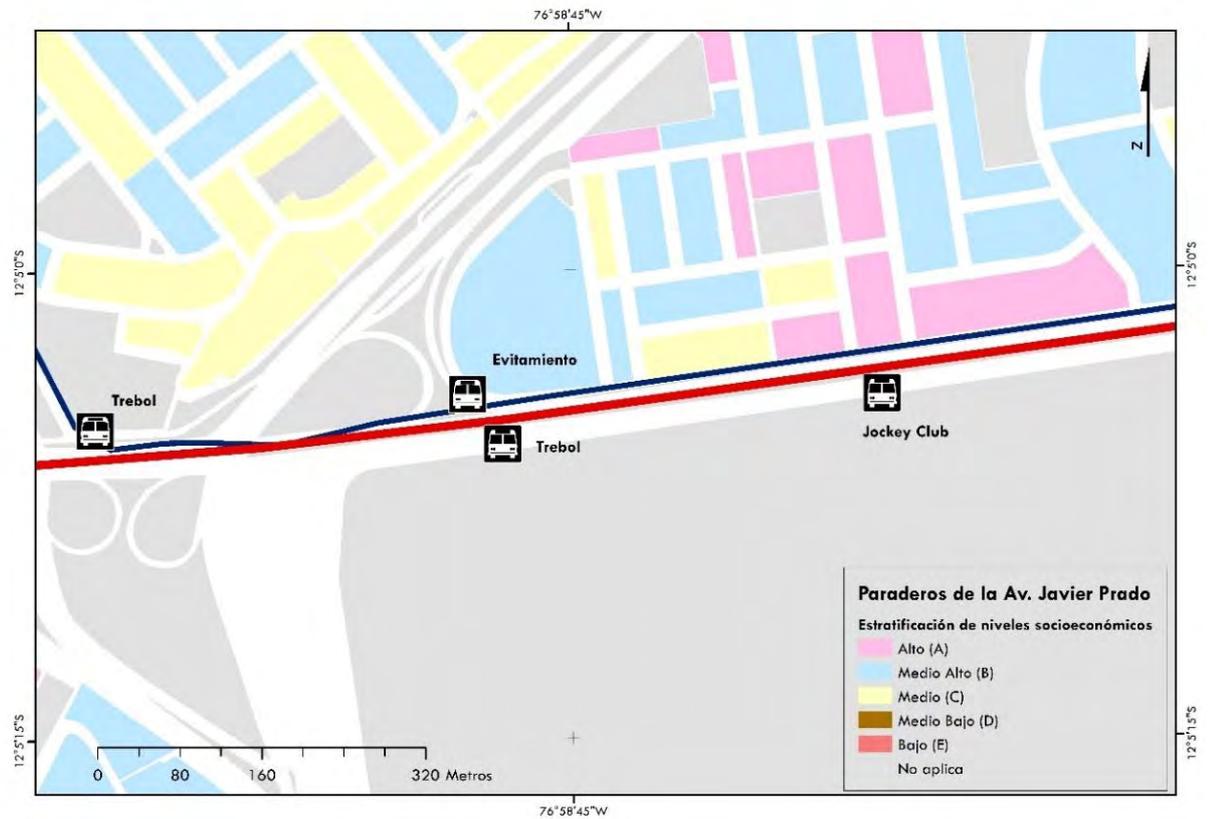


Gráfico 3: Estratificación de NSE del área próxima al paradero de Aviación-Javier Prado



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 4: Estratificación de NSE del área próxima al paradero de Evitamiento-Jockey



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 5: Estratificación de NSE del área próxima al paradero de Javier Prado-Universidad de Lima



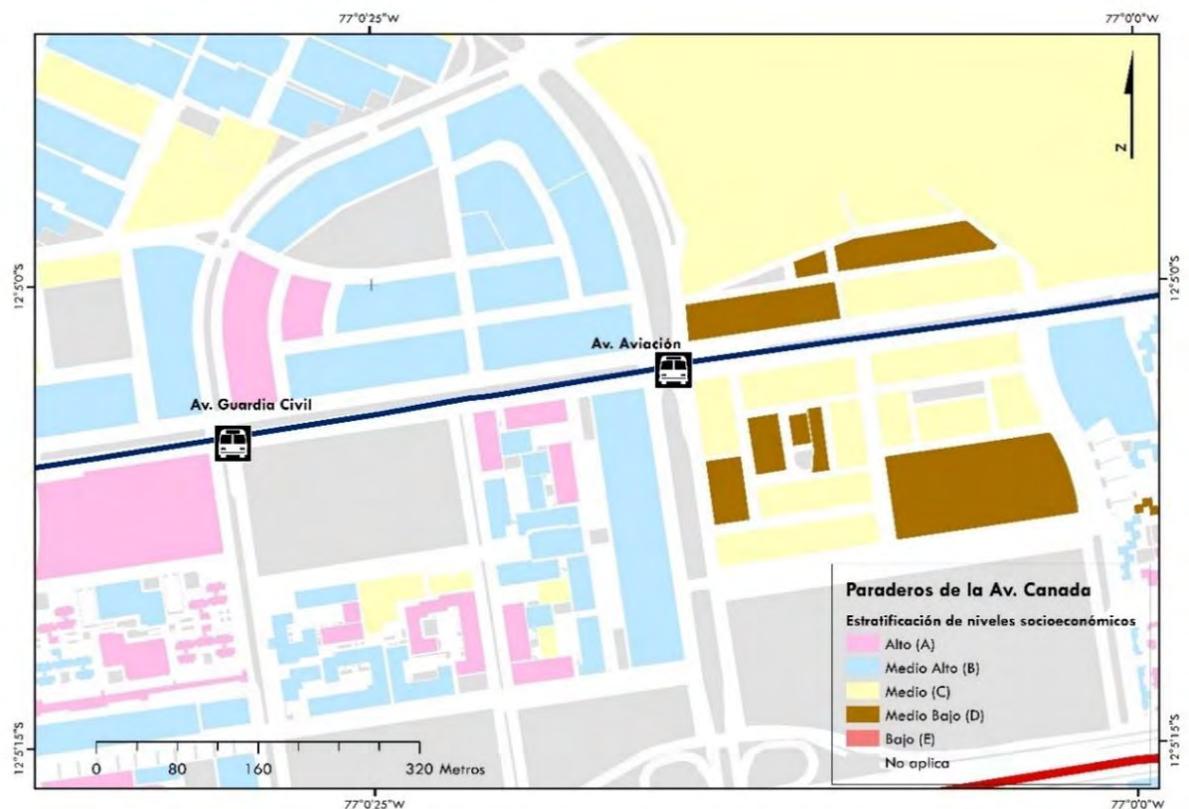
Fuente: Elaboración propia

Estos tres primeros mapas presentados refieren a la estratificación en las zonas próximas a los paraderos de estudio que pertenecen a la ruta del nuevo sistema de transporte. En estos mapas se puede identificar que los niveles de estratificación presentes primordialmente son “Alto”, “Medio Alto” y “Medio”, dentro de las cuales “Medio” es la que se encuentra en menor medida, mientras que la distribución de los sectores “Alto” y “Medio Alto” son similares y se presentan en mayor medida. El caso en el que no está presente esta tendencia es la zona noroeste del mapa de Evitamiento-Jockey, aunque esa zona ya no abarca alguno de los paraderos de estudio, ya que la carretera Panamericana genera un efecto barrera que se puede identificar tanto desde la estratificación de las zonas como en el tipo de actividades que se desarrollan.

Aquellos espacios que salen según la etiqueta de “No aplica” en los mapas vienen a ser justamente aquellas áreas que no vienen a abarcar residencias

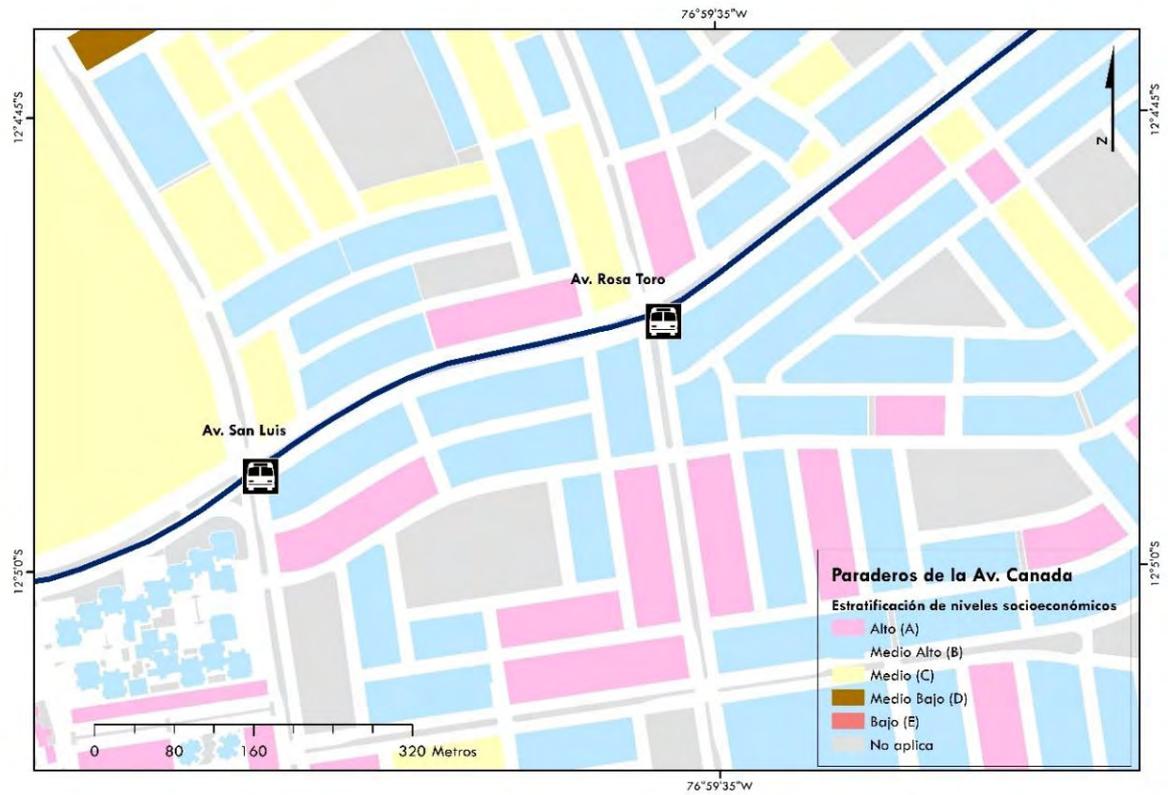
según la información procedente del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI: 2016). Sobre estos tres primeros mapas: museos, centros comerciales, instituciones públicas, infraestructura de transporte y centros educativos; sobre los siguientes tres mapas: fábricas, bodegas y también instituciones educativas, oficinas e infraestructura de transporte.

Gráfico 6: Estratificación de NSE del área próxima al paradero de Canadá-Aviación



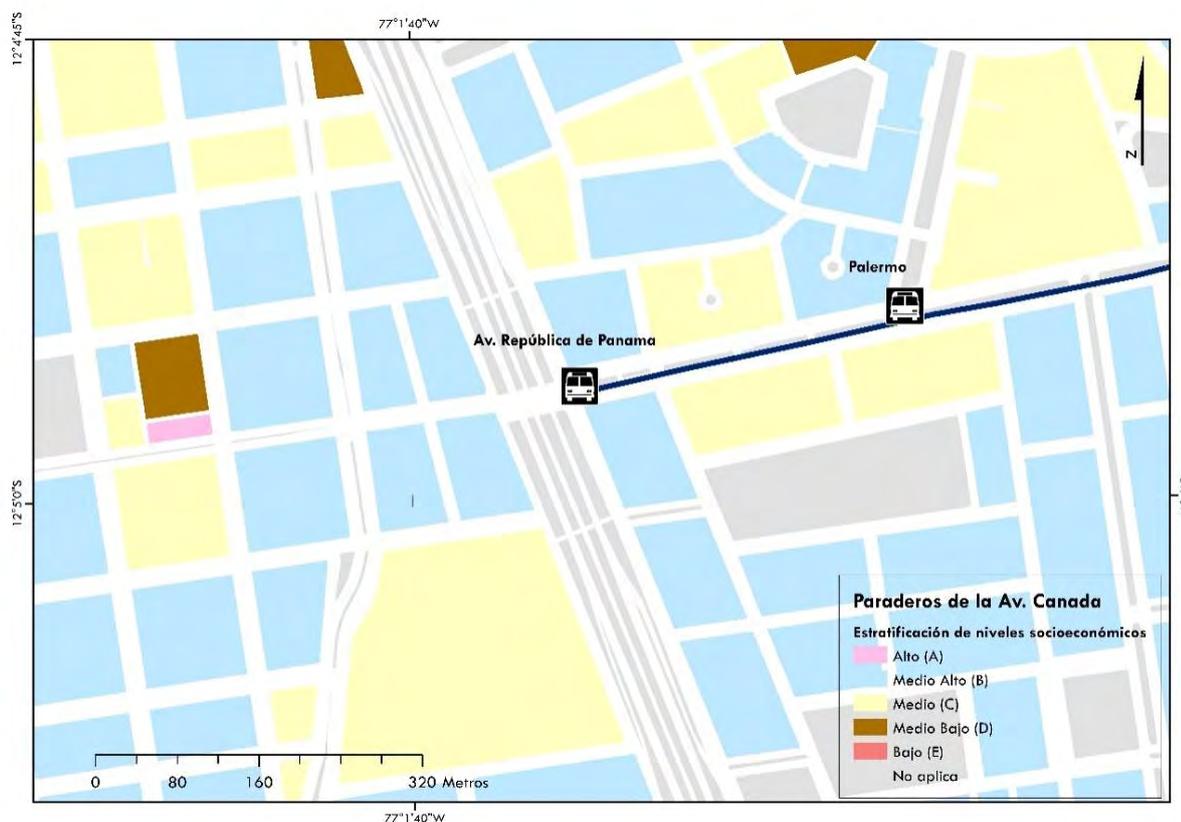
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 7: Estratificación de NSE del área próxima al paradero de Canadá-San Luis



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 8: Estratificación del NSE del área próxima al paradero de Canadá-Vía Expresa



Fuente: Elaboración propia

Estos tres últimos mapas de estratificación vienen a ser sobre las zonas próximas a los paraderos de estudio del transporte tradicional. Se identifican hasta cuatro niveles de estratificación: “Alto”, “Medio Alto”, “Medio” y “Medio Bajo”. El nivel “Medio Bajo” es uno de los que se encuentra menos presente en general, y vienen a ser espacios bien específicos del mapa. Esto varía con el caso del mapa de Aviación-Canadá donde la mitad del área total viene a ser parte de los niveles de estratificación “Medio” y “Medio Bajo”. Otro nivel que no se encuentra tan presente viene a ser el del nivel “Alto”, especialmente en el caso de Vía Expresa-Canadá, donde casi no existe. Es hacia el mapa de San Luis-Canadá que esta situación varía, aunque se sigue manteniendo la tendencia de que el nivel “Medio Alto” es el más presente.

Analizando y comparando la información presentada en los mapas de estratificación de niveles socioeconómicos, se puede señalar que las zonas

próximas a los paraderos del nuevo sistema de transporte tienen un promedio de nivel socioeconómico más alto. Haciendo referencia a las tendencias en el nivel de estratificación de los paraderos, se puede decir que en el caso de los entornos de la avenida Javier Prado, la tendencia es hacia una clasificación de nivel “Alto” y “Medio Alto”, mientras que en el caso de la avenida Canadá hay cierto énfasis hacia el nivel “Medio Alto”. Si bien esto se puede entender como cierta similitud, no es tanto así ya que el rango de ingreso per cápita por hogares de nivel “Medio Alto” está entre 1330 y 2192 soles, mientras que el nivel “Alto” abarca desde 2192 soles para arriba (INEI: 2016).

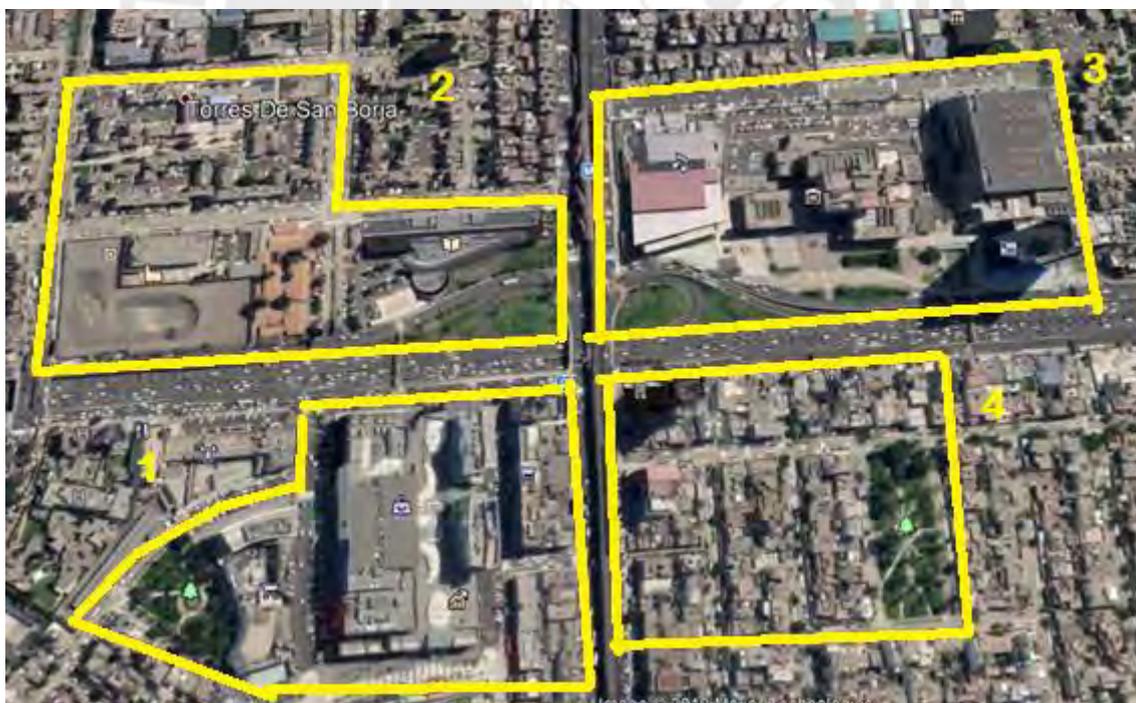
De todos modos, en los entornos de los paraderos de la avenida Canadá no se puede hablar de una tendencia clara ya que lo que prima es un contraste en la estratificación de los entornos de los tres casos de estudio. Un ejemplo es el hecho de que en las áreas próximas a los paraderos de la avenida Canadá también cuentan con zonas de nivel “Medio Bajo”, cuyos ingresos per cápita por familia son de entre 575 y 989 soles. Si es que hubiera una influencia consistente de la variable de estratificación sobre el habitar urbano en los paraderos, este tendría que ser similar en el caso de los tres paraderos de la avenida Javier Prado y con contrastes entre los casos de la avenida Canadá.

2.2.1. Actividades que se desarrollan en las primeras plantas de los entornos de los paraderos

Las zonas aledañas al paradero Aviación-Javier Prado son cuatro y tienen entornos con características diferentes. La zona 1 es una zona comercial donde se encuentra el Centro Comercial La Rambla, además de diferentes restaurantes, farmacias, bancos, un supermercado y casas de cambio. La zona 2 es de carácter residencial y se ubica un conjunto residencial con una serie de edificios (de altura máxima de 7 pisos) de similares tamaños, pero de diferentes materiales en las fachadas y en el estilo arquitectónico. No hay parques abiertos, ya que los existentes están enrejados. No se identifica la presencia de bodegas.

La zona 3 viene a ser una gran manzana en parte peatonalizada, compuesta por el Teatro Nacional, el Museo Nacional, Ministerio de Cultura y el Centro de Convenciones de Lima. Hacia los bordes de esta zona se encuentra el Ministerio de Educación, una alameda peatonal, una institución educativa y amplia cantidad de bodegas. La alameda cuenta con diferentes mobiliarios e iluminación a escala humana, posibilitando la estancia prolongada de personas. La zona 4 es principalmente residencial, aunque hacia los lados de Javier Prado y Aviación hay diferentes oficinas, tiendas de carros, notarías, farmacias y demás. Los edificios residenciales cuentan con una mezcla de residencias de entre 2 a 3 pisos en algunas calles y otras que tienen entre 5 a 7 pisos. Hay un parque amplio y no se identifican bodegas ni kioscos hacia las calles internas de la zona.

Gráfico 9: Áreas consideradas próximas al paradero de Aviación-Javier Prado



Fuente: Google Earth. Elevación: 165 m. Altura de ojo: 1.11 km. 16 de julio de 2020.

Este paradero reúne diferentes puntos de atracción de flujos de personas como vienen a ser el Ministerio de Educación, el Museo de la Nación, el

Ministerio de Cultura, el Centro Comercial La Rambla, entre otras. Además de esos lugares que marcan un constante tránsito de personas, el paradero también tiene un particular componente de conectividad ya que es usual ver desplazamientos intermodales entre el tren eléctrico y las rutas de transporte en Javier Prado. Este paradero se encuentra próximo a la estación “La Cultura”, una de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima con mayor flujo de personas.

Gráfico 10: Áreas consideradas próximas al paradero norte de Jockey-Evitamiento



Fuente: Google Earth. Elevación: 198 m. Altura de ojo: 968 m. 16 de julio de 2020.

Las dos zonas especificadas en torno al paradero norte de Jockey-Evitamiento son de carácter principalmente residencial. Sin embargo, tienen características diferentes en las actividades que se desarrollan. La zona 1 se compone de viviendas amplias (entre 500 y 1500 metros cuadrados por vivienda) y en el entorno no se identificaron bodegas, farmacias, librerías o demás negocios de planta baja. Conversando con una residente, comentaba que las compras del día a día se hacían a pedido, de un negocio a unas 10 cuadras de la zona. En La Molina, existe un déficit en la dotación de veredas, ya que entre el 50 y 60% del área urbanizada no cuenta con veredas Samaniego (2017). De ahí, es que se entiende que las veredas en esta zona son angostas, a lo que se

le suma una alta cantidad de vehículos privados fuera de la mayoría de las viviendas, vehículos que vendrían a ser probablemente el segundo vehículo familiar, ya que la observación se realizó hacia horario laboral (2p.m.) No existe mayor circulación peatonal por las calles, que se encuentran enrejadas hacia los bordes.

La zona 2 también es de carácter residencial, aunque con marcadas diferencias respecto al caso anterior, pues sí se encontraron iglesias, depósitos de agua, bodegas, librerías, fotocopiadoras y peluquerías, además de la Institución Educativa Fernando Carbajal Segura, próxima a varias de las bodegas y librerías. El tipo de residencias en esta zona es diferente al tipo de residencias de la zona anterior: no son viviendas tan grandes, muchas tienen un acabado de fachadas no tarrajeadas ni pintadas. En el trabajo de observación participante se puso identificar que los negocios de las plantas bajas pertenecían principalmente a los propios residentes de las plantas superiores.

Gráfico 11: Áreas consideradas próximas al paradero sur de Jockey Plaza-Evitamiento



Fuente: Google Earth. Elevación: 198 m. Altura de ojo: 944 m. 16 de julio de 2020.

La sección sur del paradero de Jockey-Evitamiento abarca dos zonas identificables por la presencia del Centro Comercial Jockey Plaza y del

Hipódromo de Monterrico. Las zonas 1 y 2 son de carácter comercial, compuestas por el mismo del centro comercial o el hipódromo de Monterrico y el patio de comidas “YOY Lima Box Park”. Estos lugares se encuentran rodeados de avenidas de alta circulación vehicular. La observación de entornos se hizo complicada en tanto la parte oeste de la zona 2, que da hacia la Panamericana, no tiene veredas en gran parte de su trayecto. La llegada al paradero de Javier Prado y el Jockey se presenta dificultosa por esta misma razón.

En relación al paradero Jockey-Evitamiento se puede señalar que los principales puntos de concentración de flujos de personas y lugar de llegada que se identifica remiten al Centro Comercial Jockey Plaza. La relevancia de este paradero se sustenta en términos de conectividad, en tanto se cruzan la Panamericana Norte y Javier Prado, dos importantes y transitadas vías de la ciudad. Es por esto que es hacia las horas pico de la mañana y la noche que se puede observar gran cantidad de gente circulando, sin que la gran mayoría de estas personas entre al centro comercial.

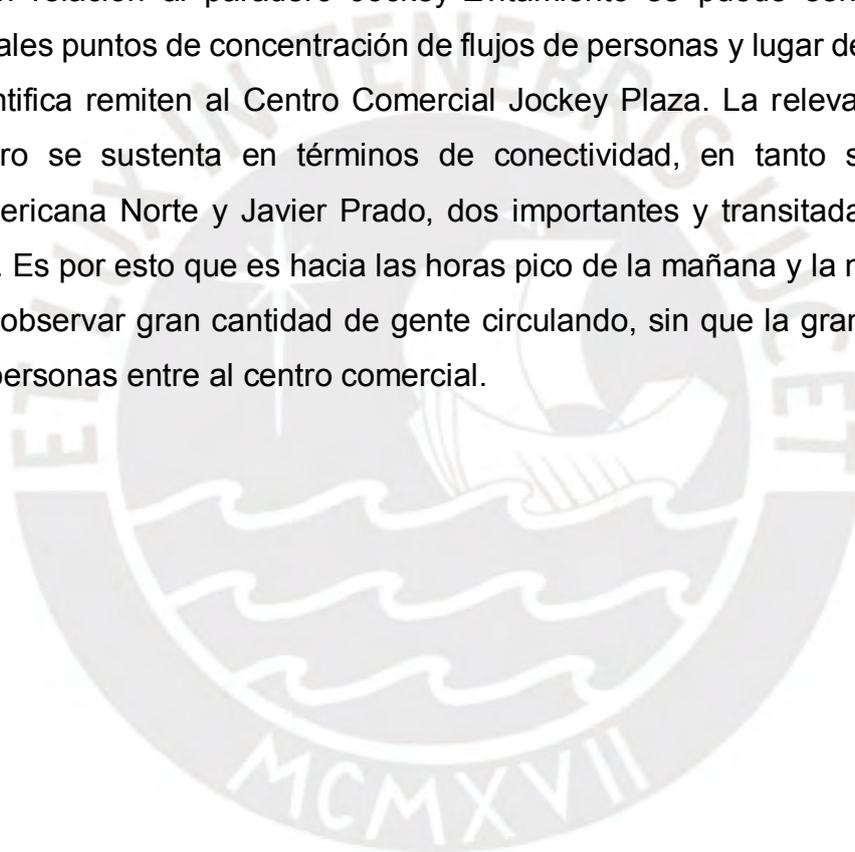


Gráfico 12: Áreas consideradas próximas al paradero de Javier Prado-Universidad de Lima



Fuente: Google Earth. Elevación: 207 m. Altura ojo: 944 m. 16 de julio de 2020.

En la observación del entorno del paradero de la Universidad de Lima en Javier Prado se identifican cuatro zonas entornos de diferentes características. La zona 1 viene a ser de carácter principalmente residencial: viviendas grandes (entre 1000m² y 2000m²) tanto independientes como formando parte de conjuntos residenciales. No se observa una gran cantidad de circulación peatonal, más sí hay presencia de vehículos privados estacionados, especialmente hacia las afueras del colegio Roosevelt. La zona 2 viene a ser la Universidad de Lima en sí mismo; sus usos se encuentran entre el tema educación y las áreas comunes de reposo y estancia.

La zona 3 es de carácter principalmente residencial. Algunas de las calles se encuentran cerradas dado el gran tamaño de las viviendas. Las veredas son escasas y angostas. Dentro de la zona no existe mayor circulación peatonal y la disposición de los parques es en relación al resto de los cruces de las calles, por

lo cual no tienen acceso peatonal. La zona 4 es mixta combinando lo residencial y lo comercial. Abarca principalmente la avenida Manuel Olgúin, hacia donde se identifican tanto grandes edificios comerciales como residenciales. Sobre la vivienda, se puede señalar que se observaron varios proyectos pilotos de grandes edificios multi vivienda, aunque también hay la presencia de viviendas unifamiliares que se encuentran de manera más mimetizada. El uso de la planta baja de los edificios se relaciona con la ubicación de negocios que están referidos a un tipo de demanda no residencial (ropa, bodegas en cadena, utensilios, etc.).

En relación a la observación a los entornos del paradero de Universidad de Lima-Javier Prado se puede señalar que la avenida Manuel Olgúin en toda su extensión resulta un punto de concentración para un gran flujo de personas de dos tipos: por un lado, de carácter laboral por el hecho de que se encuentran muchas oficinas de trabajo y, por otro lado, una referencia de circulación por motivos educativos por la universidad de Lima. Hacia las zonas 1 y 3, zonas residenciales con viviendas amplias, no se observa mayor circulación peatonal, algo que también pareciera haber sido concebido de esta manera por la ausencia significativa de veredas y el uso constante de rejas. Lo que sí se pudo observar fue la presencia de vehículos privados, especialmente hacia el acceso al colegio Roosevelt, que se encuentra en la zona 1.

Gráfico 13: Áreas consideradas próximas al paradero de Canadá-Aviación



Fuente: Google Earth. Elevación: 168 m. Altura de ojo: 965 m. 16 de julio de 2020.

La observación de zonas aledañas al paradero de Aviación-Canadá en conjunto abarca dos zonas con características de entorno similares. La zona 1 viene a ser de carácter residencial, con la presencia de algunas oficinas. Esta zona incluye un parque grande (hacia la parte norte), cuyas residencias próximas son de entre 3 a 5 pisos. Llama la atención la ausencia de bodegas, aunque sí hay venta en pequeños almacenes. La parte sur de esta zona es igualmente una zona residencial, con la diferencia de encontrarse enrejada. La zona 2 es también residencial, aunque sí se observan diferentes negocios de planta baja: bodegas, menús, lavanderías y librerías. Hacia la parte norte se encuentran mecánicas para carros. Ambas zonas cuentan con zona peatonales y canchas de fútbol pese a no contar con parques de áreas verdes.

En relación al paradero Aviación-Canadá, se puede afirmar que los principales puntos de concentración de personas se encuentran hacia el lado este y norte y son el complejo deportivo de La Videna y las fábricas aledañas. Esto genera que hacia horas de la tarde se llenen los restaurantes menús que se encuentran en el cruce de Aviación con Canadá. Aparte de eso, otros lugares

de concentración de personas vendrían a ser el Ministerio de Educación y algunos colegios, aunque estos no se encuentran tan próximos a los paraderos.

Gráfico 14: Áreas consideradas próximas al paradero de Canadá-San Luis



Fuente: Google Earth. Elevación: 180 m. Altura de ojo: 1.11 km. 16 de julio de 2020.

La observación de zonas aledañas al paradero San Luis-Canadá abarca tres zonas con características de entorno diferentes. La zona 1 viene a ser el Complejo Deportivo La Videna que abarca coliseos y complejos deportivos. Este complejo no está caracterizado por tener muchos accesos, por lo cual no se existe una concentración de trabajadores de la vía pública o de actividades comerciales ambulatorias.

Las zonas 2 y 3 vienen a ser zonas de carácter residencial con características diferentes. En la zona 2 se ubican las torres residenciales Limatambo. El complejo deportivo que rodea las torres tiene diferentes

características arquitectónicas con variadas alturas (2-4 pisos/ 3-5 pisos). Sí se identifica un tránsito regular de personas tanto residentes como transeúntes y se encuentra un nido y un colegio dentro del conjunto residencial. Llama la atención la limitada presencia de bodegas en las primeras plantas de los edificios, aunque sí resalta una alta frecuencia de casetas de serenazgo y amplias zonas de estacionamientos. Hay rejas y puertas enrejadas hacia los bordes de la residencial.

La zona 3 no constituye en sí misma un complejo residencial, aunque también cuenta con rejas hacia las salidas a las avenidas próximas (San Luis y Canadá). Las viviendas hacia la zona norte de la avenida Canadá son edificios con alturas que oscilan entre 3 a 5 pisos con un acabado no tan trabajado. Hacia la zona sur de la avenida Canadá se observan edificios de mayor altura (4 a 7 pisos) y tienen un acabado más trabajado. En relación al paradero San Luis-Canadá, se puede señalar que no existe un punto de concentración de flujo de personas más allá del complejo deportivo La Videna y la oficina del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), encontrándose este último del lado sur de la zona 3, ya a cierta distancia de los paraderos.

Gráfico 15: Áreas consideradas próximas al paradero de Canadá-Vía Expresa



Fuente: Google Earth. Elevación: 131 m. Altura de ojo: 962 m. 16 de julio de 2020.

La observación de las zonas aledañas al paradero Vía Expresa-Evitamiento abarca dos zonas con características de entorno diferentes. La zona 1 es de carácter mixto entre lo residencial y lo comercial. Las viviendas tienen entre 2 a 4 pisos, se identifican bodegas hacia las esquinas de las manzanas. En relación a lo comercial, esto se produce tanto a la escala de la compra local (bodegas, peluquerías y farmacias) como a una escala más amplia (tiendas de venta al por mayor, imprentas de mediano tamaño y una gran lavandería). La zona 2 también es de carácter mixto, entre lo industrial y lo residencial. Hacia las principales avenidas (Vía Expresa y Canadá) se encuentra gran cantidad de mecánicas de venta y reparación de carros. También se identificaron varios terrenos baldíos hacia la parte sur de la zona.

Se identifican características similares en lo que refiere a las veredas, de una mediana extensión, de uso concurrido y sin mayores baches que impidan el tránsito peatonal. Este paradero no tiene un punto específico de concentración

de flujo de personas, más allá de la Institución Educativa Melitón Carvajal, ubicada en la zona 1. Lo que sí se identifica es la importancia de conectividad que tiene el paradero en conjunto ya que se encuentra en el cruce entre la Vía Expresa (por donde circula el BRT Metropolitano) y la avenida Canadá, por lo cual es usual observar que hacia las horas de la mañana los usuarios que salen de la estación del Metropolitano realizan desplazamientos intermodales ya que van hacia el paradero de la avenida Canadá que los lleva hacia el este. Sucede de similar manera en la tarde, pero en la ruta opuesta de regreso.

2.2.2. Análisis y comparación de los entornos de los paraderos

Los entornos de los paraderos no vienen a ser territorios homogéneos, ya que presentan diferentes características como pueden ser: la zonificación, el tipo de edificios y sus usos, las actividades que se desarrollan en las primeras plantas, el tipo de veredas, de áreas verdes y la accesibilidad. Estas diferencias se llegan a presentar incluso en las áreas vinculadas a un mismo paradero. Es en el propósito de hacer la comparación más general entre los entornos próximos a las dos rutas de transporte planteadas que sí se encuentran ciertos contrastes.

Los entornos próximos a los paraderos de la avenida Javier Prado (nuevo sistema de transporte) son principalmente residenciales y comerciales. Sobre el tipo de vivienda, esta viene a ser muy variada: desde pequeñas casas unifamiliares hasta conjuntos residenciales. Sin embargo, lo que prima son los edificios de departamentos que tienen desde 4 pisos. No hay un patrón definido sobre el tipo de actividad comercial dándose la presencia de bodegas como de centros comerciales. Las actividades desarrolladas en las primeras plantas son principalmente comerciales y se ha podido encontrar la relación, con algunas excepciones, de que las viviendas unifamiliares más amplias no tienen presencia de bodegas cercanas ni de otros negocios a escala local. De similar manera, son

también estas viviendas¹⁹ las que tienen reducida –o inexistente– presencia de veredas a lo que se le añade el uso de rejas y parques semicerrados, lo que dificulta la accesibilidad al momento de caminar por las calles.

Los entornos próximos a los paraderos de la avenida Canadá (transporte tradicional) son marcadamente residenciales, aunque también hay una presencia de usos industriales²⁰. El tipo de vivienda existente es tanto unifamiliar como conjunto habitacional, con la diferencia de que se observan en muchos casos paredes no tarrajeadas. Existe diversidad de actividades comerciales que se desarrollan en las primeras plantas de los entornos, destacando la presencia de bodegas (comercio a escala local), pero también de otros negocios más amplios (amplias lavanderías, grandes impresoras). Las veredas no varían significativamente y son cómodas para caminar. No existen una amplia cantidad de parques y estos son tanto de pequeñas como de grandes dimensiones.

Puesto en comparación, los paraderos de la avenida Javier Prado presentan entornos principalmente residenciales y comerciales, lo que está relacionado con que estos paraderos sean puntos de concentración de flujos de personas teniendo también un relevante componente de conectividad, lo que a su vez lleva a que los desplazamientos que realizan los transeúntes sean a un ritmo alto, resaltando el carácter transitorio de las calles. Los residentes tampoco tienen una permanencia o uso intenso de las calles próximas a los paraderos. En el caso de la avenida Canadá, los entornos son marcadamente residenciales, aunque el tipo de vivienda varía en el tipo de fachada. No son entornos que estén vinculados a lugares que concentren una gran cantidad de personas, siendo las excepciones La Videna, fábricas aledañas y la Institución Educativa Melitón Carvajal. La mayor diferencia se presenta en el tipo de actividades desarrolladas en las primeras plantas, ya que resalta la presencia de bodegas y otro tipo de rubros comerciales a escala local.

¹⁹ Aquellas viviendas que se encuentran próximas a los paraderos del Jockey Evitamiento y de la Universidad de Lima. Son también estas viviendas las que cuentan con presencia de vehículos privados estacionados a sus afueras.

²⁰ Es en el caso de la zona noreste del paradero de la Vía Expresa.

2.3. Consideraciones generales de infraestructura de transporte y mobiliario urbano en los paraderos de transporte

Como se ha ido señalando, una de las premisas de las cuales parte esta investigación es la importancia de considerar las dinámicas sociales en la comprensión de los espacios de la movilidad urbana, enfatizando en la micro sociabilidad, esto es, el conjunto de los diferentes tipos de interacciones y relaciones que constituyen las formas de habitar cotidianamente los paraderos. Sin embargo, la práctica social como forma de habitar la ciudad depende de ciertas condiciones de la infraestructura urbana más que del mobiliario.

Es central que se den ciertas condiciones espaciales mínimamente adecuadas para el desarrollo de dinámicas sociales como el habitar y la estancia. En este sentido, las nociones del diseño urbano vienen a ser fundamentales ya que, no vienen a intervenir solamente la infraestructura vial para vehículos motorizados y ciclovías. Moctezuma (2009, pp. 295) señala que también intervienen en otros elementos como las cebras, las señales verticales, los reductores de velocidad, los semáforos peatonales, etc. Por más que un paradero esté próximo a puntos de atracción o centralidades en la ciudad (laboral, educativo, recreativo, etc.) o venga a ser uno de los espacios de mayor concentración de personas de la ruta de transporte, necesita de cierto condicionamiento espacial. En caso no se den estas condiciones espaciales mínimas, la densidad de prácticas sociales (más allá de la circulación) vinculadas al paradero como parte del sistema de transporte pasan a desarrollarse en espacios próximos o a no darse.

Es crucial, además, considerar la importancia de la especificidad del paradero como espacio social. Si bien el ser parte de una ruta de transporte es un factor clave de influencia, existen otros factores urbanos que inciden en las prácticas que ahí se desarrollan. Esto guarda relación con la concepción de avenidas como *ensamblajes sociales*²¹ (Latour: 2008). En esta línea, es que las afirmaciones se plantearán bajo la premisa de poder generalizar a nivel de ruta

²¹ Ensamblajes sociales como un conjunto de variables que tienen diferentes niveles de enraizamiento y fuerza (Latour: 2008).

de transporte sin que se deje de considerar las especificidades urbanas de los paraderos, como ya se ha venido señalando al presentar la estratificación y la caracterización de las actividades desarrolladas en las primeras plantas en los entornos de los paraderos.

El trabajo pasa por considerar diferentes aspectos espaciales de los paraderos. Partiendo del énfasis de la investigación en las interacciones sociales como parte de la micro sociabilidad, es que se otorga mayor relevancia a los aspectos de la infraestructura y el mobiliario urbano a escala humana. Se hace esta consideración ya que este tipo de infraestructura viene a ser el que influye en mayor medida en las formas de sociabilidad en los paraderos de transporte en la ciudad. Estos aspectos de infraestructura se dividen en 8 dimensiones y sus diferentes indicadores: mobiliario urbano, iluminación de las calles, vegetación, señalización vial, carriles, rutas, estructuración de flujos y modalidades de desplazamiento. Estos vienen a ser elementos claves, en palabras de De Alba (2008), para que el paisaje urbano conforme lo ya señalado como parte de una *ciudad legible*.

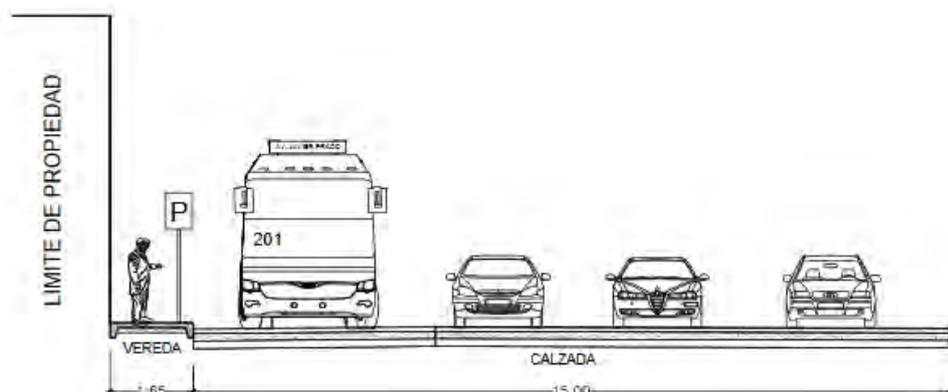
2.3.1. Mobiliario urbano

En el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte, el promedio del ancho de sus veredas es de 3.05 metros mientras que en el caso del transporte tradicional viene a ser de 2.98 metros, sin que el paradero suponga un ensanchamiento en relación al continuo de la vereda a lo largo de las avenidas. La diferencia no viene a ser muy grande, aunque si se pasa a considerar el ancho del “paradero” Canadá-Vía Expresa (dirección de oeste a este) como una anomalía²² (1.86 m.), cambian los valores. El conjunto de paraderos de la ruta de transporte tradicional pasa a tener un promedio de 3.8 metros de ancho.

²² Se puede considerar este paradero como una anomalía en el conjunto de paraderos que se encuentran en la avenida Canadá ya que no existe mobiliario alguno que lo delimite como tal. Incluso, hay un cartel que prohíbe que ese lugar sea para el recojo de personas en el transporte público, pero en la práctica sigue funcionando de tal modo.

Si es que se plantea el tema del ancho de veredas desde la reglamentación existente²³, se puede señalar que deberían tener un mínimo de 3 metros de acuerdo a la ordenanza municipal vigente: no pareciera existir una voluntad de propiciar desplazamientos peatonales cómodos y diversos más allá de cumplir con la reglamentación mínima, llegando en algunos casos particulares a no respetar la normativa vigente. Se puede precisar que la medición de las veredas se ha hecho según la referencia los espacios diseñados para el tránsito peatonal, no a los retiros de centros comerciales, museos y demás entidades privadas.

Gráfico 16: Sección vial Avenida Javier Prado – Paradero Universidad de Lima



Fuente: Elaboración propia

De todas maneras, para no perder la especificidad de cada paradero, es que se puede mencionar que, en el caso del transporte tradicional, 4 de 6 de las veredas colindantes a los paraderos superan el ancho de 3.5 metros siendo los casos de Vía Expresa-Canadá (oeste a este) y San Luis-Canadá (oeste a este) las excepciones. Estos casos se pueden entender como no referenciales de los paraderos del transporte tradicional ya que o no son un paradero aprobado por la Municipalidad (Vía Expresa) o se produce un efecto barrera (San Luis) entre

²³ Decreto Supremo N°006*2011-VIVIENDA

el paradero y las características de la manzana en la que se ubican: uso residencial, separado por una reja.

En el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte existe un desarrollo diferente del ancho de las veredas colindantes de los paraderos. En el caso de este tipo de ruta de transporte, las veredas tienen un ancho menor a los 2.5 metros con las diferencias de los dos paraderos de Aviación-Javier Prado (tanto este a oeste como oeste a este). La especificidad de este paradero en conjunto responde a una mayor adecuación a los ritmos peatonales relacionados con los usos de suelo próximos a los paraderos como son el C.C. “La Rambla” de San Borja, el Gran Teatro Nacional, el Museo de la Nación y el Ministerio de Cultura como algunas edificaciones que concentran grandes cantidades de personas. Es así que ambos paraderos más allá de su propio ancho, tienen la extensión del retiro de los equipamientos mencionados que le dan una mayor sensación de amplitud (ver foto 1).

Foto 1: Sensación de amplitud del espacio peatonal en los paraderos de Aviación-Javier Prado



Fuente: Archivo personal. 2019

El vínculo actividad de centro comercial/ museo/ teatro con mayor ancho de veredas y de retiros de las edificaciones contrasta con el caso del paradero Jockey-Evitamiento en el cual no existe la relación mencionada con el C.C. Jockey Plaza. Es así que para hacer la comparación en cómo se relacionan los espacios edificados de actividades recreativas con el ancho de veredas y el sentido de amplitud es necesario tomar en cuenta también las características de las vías de desplazamiento: La avenida Aviación tiene calles y avenidas de diferentes velocidades y anchos mientras que Jockey-Evitamiento tiene en la avenida Javier Prado la única vía que marca el ritmo y el tipo de desplazamiento preponderante: el vehicular. De todos modos, los énfasis que se tienen ya sea hacia un tránsito peatonal o uno vehicular, terminan remarcando el rol de las avenidas y sus usos como parte del *espacio de flujos*, en tanto hay una búsqueda de eficiencia en el desarrollo de los flujos de desplazamientos entre nodos (Vega Centeno: 2013).

Gráfico 17: Sección vial Avenida Canadá – Paradero Aviación

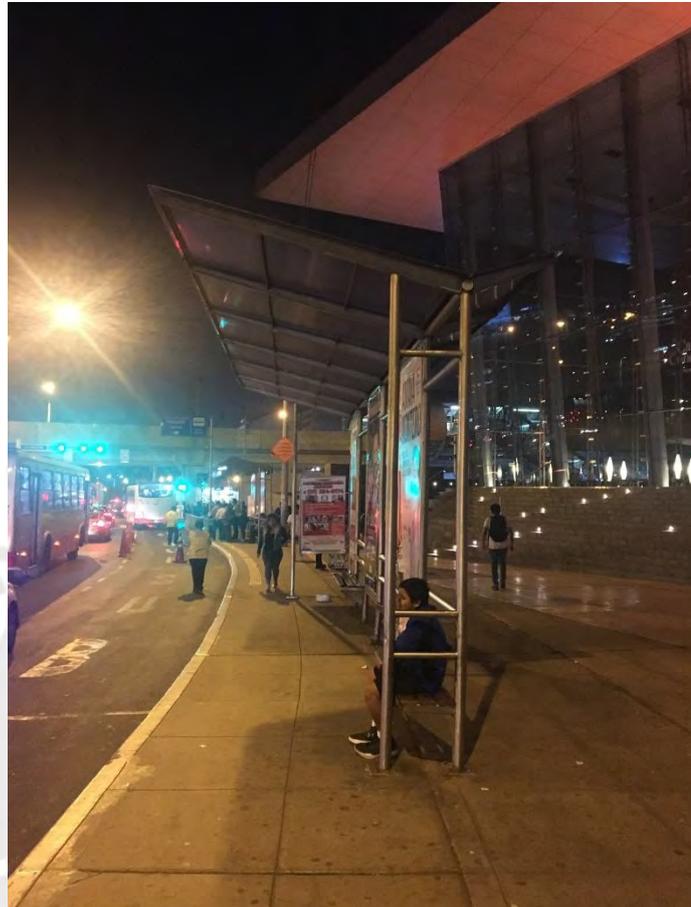


Fuente: Elaboración propia

Resumiendo, el tema del ancho de los paraderos, si se aborda desde una manera general, no presenta una clara diferencia entre el ancho de los paraderos de los dos tipos de rutas de transporte. En cambio, si se pasa a una revisión específica según los usos relacionados con los paraderos, sí se puede señalar una relación entre mayor ancho de veredas y paraderos del transporte tradicional. Se vendrían a considerar como atípicos los casos de los paraderos de Aviación con Javier Prado (interacción con referencias de recreación y trabajo, mayor actividad peatonal) y los paraderos (dirección oeste a oeste) de San Luis y la Vía Expresa zona residencial que genera efecto barrera y prohibición municipal de paradero, respectivamente).

El mobiliario de los paraderos del nuevo sistema de transporte responde a un diseño común: estructura metálica con bancas de soporte de madera y un respaldar metálico, no cómodo para la espalda, que es parte de la misma estructura (ver foto 2). Cada paradero cuenta con dos conjuntos de bancas con una capacidad para que se sienten unas 3 personas, lo que da una capacidad total por paradero de 12 personas sentadas a la vez. Entre cada uno de las bancas existe un espacio vacío que es usado como superficie en la cual se colocan diferentes afiches publicitarios. La mayoría de los paraderos tiene un piso de colores y a desnivel que permite que personas invidentes identifiquen el espacio del paradero. El mobiliario tiene un medio techo que, al no ser una estructura cerrada, llega a cubrir parcialmente dependiendo de la ubicación del sol. Se deja un espacio libre entre la pista y el equipamiento del paradero que permite la circulación de las personas y la formación de colas de espera.

Foto 2: Mobiliario tipo del nuevo sistema de transporte



Fuente: Archivo personal. 2019

El paradero que viene a ser una excepción al mobiliario tipo del nuevo sistema de transporte es el de la Universidad de Lima (dirección oeste a este) que no cuenta con un ancho de vereda (1.65 metros) que permita la instalación de una estructura de paradero. El paradero a la altura de la salida para Javier Prado más próximo de la Universidad de Lima no cuenta con mayor indicador de que ahí se encuentra un paradero que la misma señalética de “paradero del Corredor Rojo”.

El mobiliario de los paraderos del transporte tradicional de la avenida Canadá son bastante similares en el diseño: también se encuentra la estructura metálica con bancas de madera y un respaldo metálico (ver foto 3). Lo que varía es el tamaño del mobiliario de los paraderos. En el caso del transporte tradicional, las bancas vienen a ser más amplias dando espacio para entre 18 y

30 personas aproximadamente. De igual manera al caso del nuevo sistema de transporte, existe un paradero excepción que en este caso viene a ser el de Vía Expresa (dirección oeste a este) que por la reglamentación municipal de que no es paradero y el ancho reducido (1.86m) de la vereda no tiene un mobiliario.

Foto 3: Mobiliario tipo para el transporte tradicional en la avenida Canadá



Fuente: Archivo personal. 2019

En el espacio del paradero del nuevo sistema de transporte se pueden encontrar dos lógicas de cómo es que se llega a dar la ubicación de los diferentes mobiliarios urbanos: por un lado, la lógica en la cual se buscan adecuar los mobiliarios a las prácticas típicas asociadas al paradero como es la espera y el tránsito; por otro lado, la lógica de continuidad con la avenida Javier Prado o con las maneras de distribuir el mobiliario urbano de las diferentes municipalidades. Es esta última la lógica que impera en cómo es que se ubican los mobiliarios urbanos próximos (más que vinculados) a los paraderos de transporte. Esto se

puede entender como una delimitación del paradero en relación a un criterio muy general, que no parta desde las propias dinámicas de movilidad de estos lugares particulares en la ciudad.

Un ejemplo de los criterios municipales en la distribución del mobiliario urbano es el caso de los tachos de basura próximos a los paraderos. Primero, se puede señalar que de los seis mobiliarios de paraderos que constituyen el caso de estudio del nuevo sistema de transporte, cuatro de ellas no cuentan con la presencia de tachos de basura (ver tabla 1). Existe una despreocupación municipal generalizada sobre cómo es que se condicionan los paraderos como espacios en los cuales transitan miles de personas diariamente, que desarrollan el uso del espacio público vinculado a los paraderos de transporte como espacio de consumo y que no tienen un lugar donde botar la basura que puedan tener: envolturas de alimentos, botellas de plástico, bolsas, papeles, colillas de cigarro, etc.

Cuadro 3: Cantidad de tachos de basura próximos a paraderos de transporte

Tachos de basura			
Ruta	Casos	Este-Oeste	Oeste-Este
Nuevo sistema de transporte	Aviación - Javier Prado	No	2*
	Jockey - Evitamiento	No**	No
	Universidad de Lima	1	No
Transporte tradicional	Aviación – Canadá	No***	1
	San Luis – Canadá	1*	1
	Vía Expresa - Canadá	No***	No
*Mobiliario urbano como continuidad municipal			
**Bolsa de basura colocada por trabajadores municipales			
***Tachos puestos por trabajadores de la vía pública			

Fuente: Elaboración propia

De los cuatro paraderos en los cuales no hay tachos de basura, el de Jockey- Evitamiento (dirección este a oeste) cuenta como alternativa con una

bolsa de basura colgada de una reja en el mobiliario del paradero. Esta bolsa es colocada por trabajadores de limpieza. Los paraderos que sí cuentan con tachos de basura próximos son Aviación - Javier Prado (dirección oeste a este) y Universidad de Lima - Javier Prado (dirección este a oeste). El detalle es que estos tachos de basura no se encuentran vinculados al paradero o a las líneas de deseo de los transeúntes, cuestión que evidencia un desfase entre el espacio urbano construido y el espacio de la movilidad.

En el caso de Aviación, el mobiliario del paradero está ubicada al medio de la manzana del Centro Comercial La Rambla mientras que los tachos están hacia las esquinas de la manzana, en los cruces con las calles Paolo Ucello y Morelli. En el caso de la Universidad de Lima, el paradero es algo así como un islote que divide la avenida Javier Prado y una calle interna entre el paradero y la manzana. En este paradero las principales líneas de deseo son dos: las personas que bajan del puente que cruza la Avenida y las personas que salen de los centros educativos de la manzana. El tacho de basura no está ubicado en relación con ninguna de estas líneas de deseo, por lo que no resulta sorprendente que su uso sea mínimo.

Gráfico 18: Cambio en la ubicación de kioscos y líneas de deseo de transeúntes en el paradero de Javier Prado con la Universidad de Lima



Fuente: Elaboración propia

La proximidad de tachos de basura a los paraderos ocurre de manera diferente en el caso del transporte tradicional. No se sabe si es desde la experiencia de concepción y planificación de la ubicación de los paraderos que se produce esto, pero desde la experiencia cotidiana de observación y participación sí se identifica que el equipamiento de los paraderos se encuentra más próximo a los tachos de basura como caso de distribución del mobiliario urbano. Estos son los casos de los paraderos de Aviación (dirección oeste a este) y San Luis (ambas direcciones) en los cuales los tachos de basura se encuentran a una proximidad inmediata a los paraderos.

Los paraderos que cuentan con tachos de basura próximos son de diferentes municipalidades: San Borja y San Luis y distintas zonas de los propios distritos, lo que se evidencia en el estado de mantenimiento de los tachos de basura (en San Luis el tacho es antiguo y en San Borja uno está bien conservado y el otro está desgastado), pero la importancia de cómo los entornos se relacionan con los paraderos lleva a que los tachos de basura no sean parte de una tipología de distribución del mobiliario urbano en el distrito, sino que se toma en cuenta los paraderos como puntos de referencia de estancias y de tránsitos continuos.

Si bien es cierto que en los otros tres casos de los mobiliarios de paraderos no existen tachos públicos, lo que se genera es una respuesta entre los trabajadores de la vía pública para poder llenar ese vacío colocando tachos de basura particulares. Esto en consideración de que su constante venta de productos comestibles genera desechos no perecibles que necesitan un lugar donde ser votar. De esta manera, la distribución de tachos de basura como parte de la planificación urbana y los propios tachos de basura se pueden considerar como *actantes* (Akrich y Latour: 1992) ya que su uso se hace necesario, por lo que se desarrolla la dotación de formas alternativas de proveerse de esta presencia.

Son dos las maneras en las que se colocan los tachos de basura particulares de los trabajadores de la vía pública (ver foto 4). El primer caso es en el que se colocan tachos al costado de sus propios stands, como tachos privados; en el segundo caso, se colocan grandes tachos al costado de algún poste, en un sentido de que termina siendo usado por actores más allá de sus compradores. Estas diferentes formas de ubicar tachos de basura se encuentran tanto en el caso de Aviación como en el de la Vía Expresa (ambos dirección este a oeste). El único caso en el que no hay tachos de basura es el de la Vía Expresa (dirección oeste a este) en el cual, como ya se ha mencionado, no existe mayor referencia del lugar como paradero.

Foto 4: Diferentes tachos particulares en paraderos de transporte tradicional



Fuente: Archivo personal. 2019

Sobre los tachos de basura como mobiliario urbano, se puede afirmar que estos, o la forma en que se suplen, es algo que se genera en ambos casos de tipos de transporte. Lo que les diferencia es que en el nuevo sistema de transporte responde a lógicas de distribución de mobiliario urbano de una tipología municipal ajena al paradero como espacio social, mientras que en el transporte tradicional el mobiliario de las paradas sí se encuentra a una distancia inmediata a los tachos de basura. Aparte, se puede comentar sobre las tácticas de suplir los tachos de basura que se encuentran en ambos tipos de transporte, pero en el caso del transporte tradicional, responde más a la iniciativa de los actores que tienen mayor frecuencia en el paradero y cómo organizan su forma de habitar el espacio.

Los estacionamientos como mobiliario urbano, tanto vehicular como de bicicletas, son infraestructura a tomar en cuenta ya que permiten que las personas que usan transporte público puedan realizar desplazamientos intermodales. En general, los paraderos del nuevo sistema de transporte no se encuentran próximos ni vinculados a estacionamientos. En los casos que hay estacionamientos próximos a los mobiliarios de paraderos, estos vienen a ser vehiculares y de carácter privado. En los pocos casos que son públicos, estos

son muy limitados o asociados a una actividad de consumo, como son los centros comerciales. Suelen estar llenos de carros, dando poco margen para el uso alternado.

El tema de los estacionamientos se viene a dar de una forma similar en el transporte tradicional, aunque de manera más acentuada. En las zonas próximas a los paraderos no hay estacionamientos públicos, con la excepción de Aviación (dirección oeste a este). Lo que sí se puede identificar es la presencia de estacionamientos privados ya sea respondiendo a tiendas, zonas cerradas lejanas residenciales o en el caso de Vía Expresa (dirección este a oeste) de la Contraloría que se encuentra en el cruce con la avenida Canadá. De esta manera, se puede señalar de manera general que los estacionamientos no vienen a ser parte de los paraderos, como un mobiliario específico, sino más bien forman parte –de una manera limitada– del entorno de los paraderos.

Sobre el tema de la proximidad de los estacionamientos con los paraderos de transporte, se puede concluir que estos no se encuentran en relación con los diferentes paraderos de ninguno de los dos tipos de rutas de transporte que se consideran en este trabajo. Lo que prevalece es la ausencia de estacionamientos, y si es que se encuentran, son privados, destinados para usos comerciales o residenciales. Ningún paradero guarda vínculo con estacionamientos para bicicletas²⁴, dificultando su circulación.

Las rejas vienen a ser una de las formas con las cuales se genera un efecto barrera que lleva a una separación de los diferentes entornos urbanos. La presencia de las rejas no se encuentra tan vinculada a los paraderos del transporte tradicional, con la excepción del paradero de San Luis (dirección oeste a este) en la cual existe una clara separación con reja entre el espacio de movilidad y la zona residencial. En cambio, en las áreas vinculadas al nuevo sistema de transporte son colocadas por un uso ornamental (separar áreas verdes para la vista), de seguridad suplementaria (para proteger transeúntes de

²⁴ Desde la experiencia de investigador y ciclista, al momento de llegar a los paraderos para realizar el trabajo etnográfico me resultó un problema identificar dónde poder dejar mi bicicleta, terminando por optar a dejarla en un estacionamiento de bicicletas detrás del Centro Comercial La Rambla: iluminado y con un flujo constante de gente, lo que percibo como una zona segura.

la velocidad de los vehículos por la pista) o para subrayar la división de lo privado (universidad enrejada hacia el paradero de la Universidad de Lima) con lo público.

2.3.2. Iluminación nocturna

La adecuada distribución de fuentes de iluminación nocturna es vital para que las dinámicas sociales vinculadas al equipamiento de los paraderos de transporte se puedan desarrollar más allá de los tiempos de la iluminación solar. La iluminación viene a ser un elemento que aumenta la percepción de seguridad en las calles y en los paraderos, cumpliendo también un rol de *actante* al condicionar o no la presencia de personas. En ese sentido, es relevante reconocer cómo es que se encuentran las formas de organizar la iluminación tanto desde los parámetros públicos de las municipalidades como desde las iniciativas y respuestas a micro escala de los habitantes de los paraderos de transporte y sus entornos.

Un aspecto en común sobre la distribución de las fuentes de iluminación tanto en los paraderos del nuevo sistema de transporte como en los del transporte tradicional es la lógica de continuidad de la iluminación según el transcurso de la avenida, en la línea de las nociones sobre *redes* y *nodos* (Castells: 2000; 2009). Al tener el transporte público la prioridad del mayor desplazamiento de personas en el menor tiempo posible, sin considerar las intermediaciones o las formas de habitar los paraderos de transporte, la iluminación se encuentra presente en grandes fuentes de luz distribuidas de manera equidistante a lo largo de las avenidas.

Al ser las avenidas jurisdicción de la Municipalidad Metropolitana de Lima, no vienen a responder a estrategias de planificación particulares de municipalidades, sino un sentido general de cómo orientar la iluminación en las grandes vías arteriales. Igual se puede matizar esta afirmación sobre la planificación a un nivel macro, al identificar que la equidistancia que se mantiene puede variar como en el caso de la avenida Canadá, cuyos postes de luz tienen

una mayor distancia entre ellos con relación a los que se ubican a lo largo de la avenida Javier Prado: se prioriza una mayor densidad de iluminación en el caso de la avenida relacionada a estratos socioeconómicos más altos. La orientación de esta iluminación es hacia las calzadas vehiculares.

El problema de una distribución de la iluminación teniendo como unidad de aplicación las avenidas es que no se considera que las formas de iluminar tienen efectos multiescalares. La iluminación a escala de la avenida tiene efectos negativos en las formas de habitar los paraderos. Esto se ejemplifica con el caso del mobiliario del paradero de la Universidad de Lima (con dirección este a oeste) en el cual los postes de luz están ubicados sobre el mismo paradero, lo cual dificulta el tránsito peatonal. La falta de iluminación a micro escala implica un problema momentáneo para los transeúntes y un problema mayor para los actores que tienen mayor frecuencia de tiempo en los paraderos.

Sin embargo, sí existen ciertas formas alternativas de iluminar que complementan la iluminación de gran escala de las avenidas. El nuevo sistema de transporte lo hace mediante la complementariedad de los equipamientos urbanos. Estos son los casos del mobiliario del paradero de Aviación (dirección este a oeste) en la cual hay diversas fuentes de luz: en la vereda, en la vía expresa, en el área verde de la vía expresa. Estas diferentes fuentes se encuentran a diferentes alturas además de contar con diferentes intensidades de iluminación: algunas de las fuentes de iluminación son dobles y algunas llegan a ser cuádruples. Otro caso es el mobiliario de Evitamiento (dirección este a oeste) en donde los diferentes equipamientos urbanos (puente, avenida, escaleras) generan una sensación de ser una zona iluminada por el efecto residual de las fuentes de iluminación vinculadas a los equipamientos. Un caso diferente en la forma de vincular equipamientos urbanos con iluminación pública es el caso del Centro Comercial de La Rambla que no cuenta con iluminación propia externa a su recinto.

Las formas de suplir la iluminación no cubierta en las grandes avenidas se producen de diferente manera en los paraderos del transporte tradicional. En estos casos no se presenta mediante la complementariedad de los equipamientos urbanos, sino por la respuesta de los trabajadores de la vía

pública hacia poder iluminar la zona donde trabajan (y por donde pasan los pasajeros). En el caso de los trabajadores de stands móviles, cuentan con iluminación propia o con grandes linternas que cuelgan en la parte de arriba. Los trabajadores que se van desplazando en su trabajo llevan principalmente linternas para poder mostrar el producto que venden. Si bien no son todos los trabajadores los que llevan propias fuentes de iluminación, al concentrarse el consumo de sus productos en zonas comunes, la sensación de luminosidad termina siendo general de estas zonas.

Foto 5: Sensación de iluminación desde la presencia de los stands móviles



Fuente: Archivo personal. 2019

2.3.3. Vegetación

La vegetación en general y las áreas verdes en específico resultan aspectos a tomar en cuenta para los espacios públicos porque permiten que el desarrollo de las prácticas sociales próximas tenga un mayor nivel de

complejidad. En el caso de los paraderos de transporte, una distribución de las áreas verdes vinculada con estos espacios permite que se genere una mayor estancia de las personas. Las áreas verdes abiertas al uso general de las personas permiten que se desarrollen actividades más allá del área verde como recurso ambiental o de uso ornamental. Se pasa de una experiencia visual de los paraderos hacia una de prácticas como las estancias, el reposo y el tránsito.

La vegetación no forma parte del mobiliario del paradero, lo que explica el hecho de que no exista un propósito de planificar las áreas verdes en relación al proceso de complejización de prácticas sociales que se encuentran en los espacios públicos. Por un lado, esto se hace presente con la nula existencia de vegetación próxima a los paraderos, casos de los paraderos del nuevo sistema de transporte de Evitamiento - Jockey y la Universidad de Lima y en el caso del transporte tradicional con el paradero de la Vía Expresa. Por otro lado, la distribución de la escasa vegetación, de manera similar al caso de las fuentes de iluminación, se encuentra en espacios cercanos (no como parte de los paraderos) y responde a una lógica de continuidad con las avenidas más que a una aproximación a la escala de la vida social en el paradero.

En el espacio próximo a la avenida Canadá, la vegetación existente se reduce a las áreas verdes en la berma central de la avenida (ver foto 5). Las zonas donde se ubica esta vegetación suelen estar enrejadas buscando evitar que las personas transiten por ellas, esto buscando tanto la conservación de las áreas verdes como restringir el cruce de la avenida a los cruceros peatonales de las esquinas de los paraderos. Pese a esas restricciones, los trabajadores de la vía pública usan estas áreas enrejadas para dejar sus pertenencias mientras ejercen su práctica laboral. Aparte de eso, las áreas verdes de la berma central de la avenida Canadá se reducen a un tema de recurso ambiental y de una forma ornamental de constituir las áreas verdes. El caso de Javier Prado es similar en disociar áreas verdes de vida social en los espacios públicos, aunque viene a expresarse de manera diferente. Al ser la vía expresa la que abarca el área central de la avenida, este espacio viene a tener una vía cerrada que no posibilita mayor uso que la circulación de modalidades motorizadas de desplazamiento.

Foto 6: Vegetación de la avenida Canadá en berma central



Fuente: Archivo personal. 2019

A diferencia de las fuentes de iluminación, no existen tácticas de respuesta de trabajadores de la vía pública para suplir la ausencia de vegetación próxima a los paraderos o limitada a la berma central de la avenida. Esto puede responder a que la existencia de más áreas verdes no aumenta la circulación de sus productos de venta y que aparentemente no guardaría relación con el desarrollo de su actividad laboral. Las formas adicionales que se vienen a dar de generación de áreas verdes son o bien de iniciativas privadas como el teatro y el museo o el centro comercial, a zonas residenciales o a un uso ornamental de las áreas verdes (decoración de casetas inmobiliarias, macetas y/o árboles como experiencias visuales).

Resumiendo, se puede señalar que la vegetación no se encuentra vinculada a los dos tipos de paraderos de transporte ni desde una estrategia municipal de planificar las áreas verdes en relación con los paraderos ni desde las tácticas de respuesta de los trabajadores de la vía pública. Viene a ser más bien una consideración ornamental y visual de las áreas verdes por parte de entidades privadas y públicas. En este sentido, es importante volver a considerar cuál viene a ser el rol público para vincular espacios públicos (paradero de transporte) con áreas verdes ya que no existe una táctica de respuesta por parte

de trabajadores de la vía pública, como sí se encuentra en el caso de las fuentes de iluminación, ni las entidades inmediatas a los paraderos lo vienen a considerar más allá de una manera residual.

2.3.4. Señalización vial

La señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en calles y pistas, guiando tanto a transeúntes como a conductores por el camino de la seguridad y la prevención de cualquier tragedia (Dextre: 2010). Es por esto que se tiene que identificar de qué manera se produce la distribución y presencia de la señalización vial entre las rutas de transporte del nuevo sistema de transporte y el transporte tradicional.

Sobre las consideraciones generales de la señalización y organización vial, en ninguno de los paraderos de las dos rutas de transporte existen casetas de policías de tránsito. Sobre el mobiliario de los paraderos en sí mismo, solamente es en el caso de Aviación (dirección este a oeste) que tiene piso ergonómico que separa la vereda del equipamiento del paradero del Corredor facilitando el acceso a personas con dificultades de la vista. Esto no se encuentra en otros paraderos del nuevo sistema de transporte ni en el transporte tradicional. Las señaléticas en la pista que indican el carril más próximo a la vereda como destinado a buses –parte de la información de la vía–solamente se encuentran presentes en los paraderos del nuevo sistema de transporte. Esta información, sin ser parte del mobiliario del paradero, se tiene que considerar ya que forma parte de cómo es que se organizan los accesos de los vehículos a los paraderos.

Sobre el uso de conos reflectantes de seguridad, estos no llevan a ser usados en los paraderos del transporte tradicional. En el caso del nuevo sistema de transporte sí se tiene uso de los conos para delimitar el carril del corredor. Esto se encuentra así en los casos de Aviación (dirección este a oeste) y Evitamiento - Jockey (ambas direcciones). En los demás paraderos no hay uso de los conos. En el caso de Aviación (dirección oeste a este) hay tachas reflectivas en la pista para separar el carril delimitado al recojo de pasajeros de los buses del Corredor Rojo. En el paradero de Jockey - Evitamiento hay otro

uso a los conos de reflectantes de seguridad que es el de organizar la entrada de vehículos al centro comercial.

Cabe señalar que, si hay un mayor uso de conos reflectivos de seguridad en los paraderos del nuevo sistema de transporte, esto se debe a que existe un esfuerzo por regular la avenida Javier Prado en relación con el Corredor Rojo, por eso es que se usan conos, tachuelas y personal municipal (identificados con diferentes chalecos) para que se lleguen a cumplir el uso exclusivo del espacio de los paraderos por los buses del nuevo sistema de transporte. Existe una constante disputa a lo largo de la avenida Javier Prado y sus paraderos entre trabajadores de fiscalización de la Municipalidad Metropolitana y taxistas colectiveros que se encuentran buscando esos espacios para recoger la mayor cantidad de pasajeros.

Sobre el uso de semáforos en relación a la señalización vial, en el caso de los paraderos de Jockey - Evitamiento y Universidad de Lima, es la avenida Javier Prado la única vía que estructura las actividades alrededor de los paraderos. Al ser una vía expresa que abarca todos los carriles de la avenida, no hay semáforos que generan tiempos de cruces. En cambio, en Aviación si hay un cruce entre avenidas por lo cual existen tanto semáforos vehiculares como peatonales, dándole un énfasis en estos últimos hacia también generar tiempos para peatones que cruzan las entradas a la vía expresa.

En el caso del transporte tradicional, todos los paraderos en conjunto tienen cruces que necesitan semáforos para poder regular los tiempos de cruces. Es por esto que todos los paraderos se encuentran en relación con semáforos vehiculares. Lo que no existe de manera tan marcada son los semáforos peatonales. Este tipo de priorización hacia la organización de tiempos de pase de los vehículos se puede entender como parte de la noción del espacio público como aparatos ideológicos que expresan retóricas político-urbanísticas y agendas específicas (Delgado y Malet: 2007). Sí existen en San Luis y en Aviación, aunque en esta avenida se encuentran solamente en la dirección norte a sur y viceversa, justamente los cruces entre San Borja - La Victoria y San Borja - San Luis. A la altura de la Vía Expresa no hay semáforos peatonales para ninguno de los cruces.

En los paraderos del nuevo sistema de transporte existen carteles azules para identificar el nombre del paradero además de organizar diferentes espacios para el ingreso a una de las cuatro modalidades del Corredor Rojo. La excepción viene a ser el paradero de Universidad de Lima (dirección este a oeste) en el cual solamente hay un cartel en el cual se toman todas las modalidades. En ese mismo cruce hay otro paradero en la vereda interna que es del transporte tradicional, existe otro cartel con el nombre del paradero.

En los paraderos del transporte tradicional también existen carteles azules con la indicación de “paradero”, aunque se encuentran más desgastados y con indicaciones menos específicas, como es el hecho de no se separan espacios según tipos de buses. En los casos de Aviación (dirección oeste a este) y Vía Expresa (dirección este a oeste) también hay señaléticas que indican el cruce con otras modalidades de desplazamiento. Son el tren eléctrico (señaléticas de altura máxima) y el Metropolitano (una estatua que indica la dirección hacia la entrada de la estación). En el caso del paradero de Vía Expresa (dirección oeste a este), se le sigue entendiendo como un paradero en tanto haya una acumulación de gente que espera un bus, el cartel que existe es uno anaranjado que indica “Paradero prohibido”

Foto 7: Señaléticas del Metropolitano y el Metro de Lima



Fuente: Archivo personal. 2020

Resumiendo, la señalización vial se encuentra presente y de maneras diversas en los paraderos del nuevo sistema de transporte. Una de las formas como esto se expresa es con el uso de conos y tachas reflectivas de seguridad, la disposición de carteles de señalización más específicos y las señaléticas en el piso del carril más próximo a la vereda para indicar el espacio de los buses. Estas formas de señalización vial no se encuentran en el transporte tradicional. La mayor señalización en el nuevo sistema de transporte responde a un esfuerzo por regular el espacio de los paraderos hacia los buses del Corredor Rojo. Otra de las formas en las que se expresa en menor medida es en cómo se expresa es la distribución de los semáforos. Si bien todos los paraderos que implican un cruce de avenidas tienen semáforos, es en Aviación que se les da igual importancia y especificidad a los semáforos peatonales. Pese a las mejoras en lo que a señalización vial refiere, hay otros aspectos aún por mejorar como es el piso ergonómico en todos los paraderos.

2.3.5. Carriles

Las pistas de las avenidas Javier Prado y Canadá tienen una base de hormigón armado reforzada por varillas de acero que a su vez están recubiertas por capas de asfalto. Sobre la cantidad de carriles, en el caso de Canadá esta viene a ser constante ya que todas las pistas que pasan por los paraderos de estudio son de cuatro carriles. La única excepción es en el paradero de la Vía Expresa que es de dos carriles, aunque esta pista viene ya a ser parte de la avenida Juan Pardo de Zela. Es en este caso que los carriles no vienen a formar parte del mobiliario de los paraderos, sino parte de la vía.

La cantidad de carriles es diferente en el caso de Javier Prado ya que existe el mencionado desnivel de su vía expresa. En esta vía expresa, a la altura de Aviación, vienen a haber tres carriles por sentido. En la pista próxima a los paraderos y a las veredas, que es por donde pasan el servicio de transporte público de los Corredores Rojos, son un total de otros tres carriles más por sentido. Ya a la altura de Jockey-Evitamiento son 5 los carriles de vía rápida en Javier Prado. En la infraestructura del paradero de dirección este a oeste hay una separación que compone la división de dos carriles para el paradero. Es en este único caso que los carriles sí forman parte del mobiliario al suponer una expansión de carriles para el ingreso de los buses de transporte público.

El caso es diferente en los carriles próximos al paradero Jockey-Evitamiento en dirección oeste a este del, donde existe una separación similar, pero viene a ser para el desembarco de personas que ingresan al centro comercial, por lo que no se produce a consecuencia del paradero de transporte público. La cantidad de carriles de la vía rápida se mantiene a la altura del mobiliario del paradero de la Universidad de Lima, añadiendo que la infraestructura del paradero en dirección este a oeste tiene dos carriles internos que sirven como paradero para otras modalidades del transporte tradicional, una dinámica de transporte diferente a los corredores de los Corredores Rojos.

2.3.6. Modalidades de desplazamiento

Como se ha mencionado, el presente estudio opta por no plantear una dicotomía en la situación del transporte público ya que la puesta en práctica de los sistemas de transporte no implica una marcada diferencia entre lo formal/informal ni en los requisitos municipales para la formalización, ni en las condiciones laborales, organización de la no competencia en las rutas y servicio en general. Es por esto que se adopta una diferenciación en base al tiempo que llevan operando los dos sistemas de transporte: uno reciente y otro con más de medio siglo de operaciones al que denominamos tradicional.

En lo que refiere a la oferta de transporte, los corredores complementarios, de acuerdo a contrato para sus operadores, no permiten la competencia de otras modalidades de desplazamiento en la misma ruta o rutas similares para que se dé una demanda adecuada a los buses del Corredor. Sin embargo, la flota existente no permite responder a toda la demanda de desplazamientos, lo que justamente incentiva que operen otras modalidades de transporte. Esto, acompañado de una débil fiscalización de modalidades “informales” como ilegales lleva a que en Javier Prado las rutas de transporte no solamente sean del nuevo sistema de transporte.

Son diversas las modalidades de desplazamiento que no son parte del nuevo sistema de transporte que actualmente operan en Javier Prado. Estas modalidades han ido surgiendo o han aumentado su afluencia en respuesta a una demanda no cubierta por el Corredor Rojo. Sobre las modalidades que han surgido se puede mencionar la moto lineal²⁵. Estos conductores aprovechan la rapidez con la cual pueden recoger pasajeros para evitar problemas con los actores de fiscalización. Sus rutas no llegan a ser tan largas y no cobran mucho más que el Corredor Rojo.

Sobre las modalidades de desplazamiento ya existentes que han aumentado en su afluencia, la principal mención la llevan los taxis colectivos o colectiveros. La historia del transporte en Lima ha estado vinculada en diferentes

²⁵ Son conductores de moto que llevan consigo un casco extra con el cual ofrecen desplazamientos cortos a un pasajero.

momentos con el servicio de los taxis colectivos. Los usos que se les ha dado históricamente a los taxis colectivos son principalmente dos²⁶: en primer lugar, rutas no cubiertas por un sistema más regulado públicamente; en segundo lugar, cubrir largas distancias tanto entre la Lima Metropolitana con la Lima provincia como también viajes interprovinciales.

Estos usos no vienen a ser los únicos tipos de desplazamientos que cubre el taxi colectivo. Es con el surgimiento de demandas no cubiertas por los nuevos sistemas de transporte, que empieza a crecer exponencialmente la cantidad de taxis colectivos cubriendo rutas que sí cuentan con sistemas de transporte. La regulación y prohibición de circulación de modalidades de transporte tradicional por Javier Prado no ha impedido que se generen estrategias o tácticas urbanas para responder a una posibilidad de trabajo como es el taxi colectivo frente a los buses repletos de pasajeros y las largas colas que se forman en relación con el mobiliario de paraderos que albergan una considerable cantidad de personas dispuestas a pagar un poco más optando por el taxi colectivo.

Así como existe una estrategia general de fiscalización municipal de modalidades “informales” de transporte, también va variando, a manera de contra estrategia la actividad de los colectiveros en su práctica laboral cotidiana. Es a mediados del 2015 que empieza a aumentar la cantidad de taxis colectivos en Javier Prado. Estos primeros colectivos eran como otros taxis: carros de cuatro asientos y un conductor que a su vez cumplía con las funciones de ser cobrador y jalador. Estos taxistas no solamente trabajaban como colectiveros, sino que alternaban esta práctica con la del taxista que va hacia donde su pasajero de turno le indica.

La opción del taxi colectivo, dada su capacidad de solamente llevar cuatro pasajeros, a lo largo de una serie de avenidas (Javier Prado, Sánchez Carrión y La Marina) no termina de ser lo más rentable considerando que la ruta no varía y podría llevar más pasajeros. Es así que ya para finales del 2016 se empieza a observar el aumento de los colectiveros en minivans y vans que permiten llevar

²⁶ De Witt (1981) hace referencia al desarrollo histórico de los taxis colectivos, su organización como gremios y sus momentos de mayor preponderancia en el caso de Lima.

entre 9 y 14 personas. Esta respuesta al mercado de transporte se ve acompañada de la aparición de un segundo actor de transporte: el cobrador, que está en el mismo espacio del carro que los pasajeros, los organiza y además cobra. Esto agiliza la labor general de llevar pasajeros. Actualmente, los minivans vienen a ser muy parecidos a las “combis” tanto por la cantidad de personas que pueden llevar como por su recojo de pasajeros en cualquier punto de la avenida sin considerar únicamente paraderos.

Las tácticas de los colectiveros no solamente responden hacia el mercado de transporte no cubierto, sino también a las formas de fiscalización existentes. Los colectiveros se empiezan a organizar en asociaciones de colectiveros cuyas paradas finales son los lugares en donde dejan los vehículos y están ubicados en la provincia constitucional del Callao. Algunas de las características de las asociaciones son las siguientes: se reúnen de forma no periódica, tienen logos en la parte trasera de sus vehículos para reconocerse y se comunican constantemente por WhatsApp para avisar sobre paraderos con operativos de fiscalización o para impedir que ante la detención de algún colectivo no se lleguen a llevar su vehículo por la dificultad que luego supone poder sacar el vehículo y volverlo a poner en circular.

Las referencias a las tácticas urbanas de los colectiveros en su práctica laboral forman parte del trabajo de campo realizado entre marzo y octubre del 2018 por lo cual, siguiendo la tendencia identificada, lo que podría venir dándose es que los niveles y formas de organización hayan seguido complejizándose y diversificándose. Un colectivo me comentaba –hacia el año 2018– que su asociación de transportistas estaba pensando unirse con otra similar para organizar de mejor manera el cumplimiento de toda la ruta y poder impedir que otros conductores no pertenecientes a alguna asociación de colectiveros hagan la ruta de Javier Prado.

En la avenida Canadá, la variedad de modalidades de transporte no es tan diversa como en el caso de la avenida Javier Prado. Solamente se observan microbuses y combis. Se puede observar presencia de taxis, pero estos no son colectiveros más allá de que también aprovechen los paraderos para ofrecer su servicio. La diferencia está en que su ruta exclusiva no es la avenida, sino hacia

donde vayan sus pasajeros. Caso contrario a la variedad de modalidades de transporte, sí existen diversidad de empresas y de rutas que realizan las combis y los microbuses. Se identificaron un total de 25 empresas de transporte y 18 rutas diferentes a lo largo de la avenida Canadá (ver anexo 1).

La diversidad de rutas, además de una tarifa más vinculada con la distancia recorrida²⁷, lleva a que las modalidades del transporte tradicional vengan a resultar más atractivas para los pasajeros. Esta comparación es relevante al ser rutas que circulan por avenidas con distancias cortas en gran parte de su extensión. La lógica de la tarifa fija reside en que aquellos usuarios que realizan viajes cortos son usualmente los que tienen mayores recursos, por lo cual el pago de una mayor tarifa permite el subsidio de aquellos usuarios con rutas más prolongadas, usualmente aquellos más vulnerables y de menores recursos²⁸, pero lo que se plantea aquí es sobre el atractivo que puede suponer cada ruta de transporte de manera general, considerando también que son las actividades de cuidado aquellas que tienen relación con recorridos más cortos y no son necesariamente considerados por las tarifas fijas.

Por otro lado, la distancia entre paraderos en el área de estudio es considerablemente menor entre los paraderos del transporte tradicional que en el nuevo sistema de transporte: un tercio de distancia menos entre los paraderos (ver tabla 2). Esto, en relación al hecho de que los buses de transporte tradicional no solamente se detienen en los paraderos sino también donde haya pasajeros por recoger, son factores que influyen en una mejor adecuación por parte del transporte tradicional frente al nuevo sistema de transporte. Se puede comentar que los paraderos no deben abarcar distancias tan cortas ya que esto termina generando mayor congestión, pero esto viene a tener sentido siempre y cuando se incentive la intermodalidad en relación a distancias cortas o se apuesta por infraestructura adecuada para caminar de manera tranquila, cuestiones no identificadas en las rutas de estudio.

²⁷ La tarifa de las modalidades del transporte tradicional se adecúa a la distancia (desde 50 céntimos hasta 2.5 soles, mientras que la tarifa del nuevo sistema de transporte es fija: lo que no resulta favorable para aquellos usuarios que realizan rutas puntuales en dicha avenida.

²⁸ Trabajos como los de Avellaneda (2007) y Munares (2005) justifican que los usuarios de transporte público con menores ingresos son aquellos que realizan desplazamientos más largos.

Cuadro 4: Distancia entre paraderos dentro del área de estudio

°	Transporte Tradicional (TT)	Distancia (m)	°	Nuevo Sistema Transporte (NST)	Distancia (m)
	Canadá-Palermo	420		La Positiva-Clínica	950
	Palermo-Parinacochas	435		Clínica-G. Civil	1100
	Parinacochas-Sta. Catalina	233		G. Civil-Aviación	523
	Santa Catalina-Arriola	345		Aviación-San Luis	700
	Arriola-Guardia Civil	735		San Luis-Trébol	1200
	Guardia Civil-Aviación	465		Trébol-Jockey	848
	Aviación-San Luis	820		Jockey-U. Lima	688
	San Luis-Rosa Toro	460			
	Rosa Toro-Circunvalación	625			
0	Circunvalación-Trébol	750			Promedio de distancia
1	Trébol-Evitamiento	695		TT	569.42
2	Evitamiento-U. Lima	850		NST	858.43

Fuente: Elaboración propia

2.3.7. Organización de los tiempos de los desplazamientos y semaforización

Por organización de los tiempos de los desplazamientos flujos se hace referencia a cómo es que se estructuran, ordenan y priorizan los turnos de los desplazamientos en un espacio urbano con muchos cruces y diferentes

sentidos de dirección, tanto vehiculares como peatonales, como viene a ser un cruce de avenidas, que es donde se encuentran los paraderos de estudio. Este tipo de organización se hace mediante actores o *actantes* (Akrich y Latour: 1992) que regulan los desplazamientos alrededor de los paraderos. Es así que, los estructuradores de flujos vienen a ser tanto parte de la tecnología utilizada en la señalización vial como también los actores públicos de fiscalización.

En la avenida Aviación, que viene a ser el único caso del nuevo sistema de transporte con regulación de distintos flujos, la lógica de la semaforización prioriza ligeramente la avenida Javier Prado sobre Aviación al darle 10 segundos más de semáforo verde a la primera avenida. Además, los semáforos peatonales tienen un sentido de continuidad con los semáforos vehiculares. Diferentes son los casos de Jockey-Evitamiento y Universidad de Lima en los cuales no hay una estructuración de flujos al ser Javier Prado la única avenida que pasa por los paraderos. Lo que sí se llega dar es la participación de actores públicos con chalecos de color diferenciado²⁹ que regulan el ingreso del Corredor Rojo al espacio del paradero, que está en constante disputa con las otras modalidades del transporte tradicional.

En el caso de la avenida Canadá, no se encuentra un patrón tan definido en relación al tipo de priorización de los tiempos que se tiene de los flujos peatonales y vehiculares. Se puede identificar que en el paradero en conjunto de San Luis se prioriza la avenida Canadá teniendo esta hasta 40 segundos más en su semáforo verde vehicular. Similar con el caso de la Vía Expresa en el cual se le da hasta 35 segundos más. Es diferente con el paradero en conjunto de Aviación ya que se prioriza a esta última dándole unos 10 segundos más de semáforo verde. Esto puede referir a que la jerarquía que tiene la avenida Canadá en relación con las otras vías que intercepta no es tan clara como en Javier Prado.

²⁹ Los inspectores tienen funciones e instituciones a las que pertenecen diferenciadas según el color del chaleco: amarillo, de la Gerencia de Transporte Urbano y que cumplen un rol de fiscalización; rojo, también de la gerencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima, dedicados a recargar las tarjetas de los usuarios de los corredores complementarios; azules, del sistema de administración tributaria que se dedican a apoyar el ingreso a los buses; y grises, de las empresas de transporte, dedicados a verificar el cumplimiento de las horas de trabajo de los conductores.

Se puede añadir que, en el caso de Canadá, los tiempos de los semáforos no son tan estables (como en Javier Prado), sino que van variando en lo que se observan continuamente. La forma de regulación de los tiempos de circulación se genera mediante semáforos, siendo el paradero oeste de la Vía Expresa la excepción por la presencia de policías de tránsito. El tipo de estructuración de los tiempos de circulación afecta a los peatones ya que o no tienen semáforos que les den tiempos de cruce o cuando tienen tiempos de cruce siempre son menores al de los vehículos que van en su propia dirección, o hay vehículos que no van en dirección recta y giran sin respetar prioridad del peatón, dificultándoles el paso.

2.4. Apuntes finales

El objetivo de este capítulo ha sido poner en contexto y en una primera relación las características generales de los paraderos de transporte, tanto de sus aspectos espaciales como sociales, partiendo de considerar los paraderos como parte de una ruta de transporte, pero también según sus especificidades vinculadas a su ubicación.

Desde la dimensión espacial, se ha descrito y comparado el ancho de la vereda de los paraderos, las características del equipamiento, la distribución de los tachos, la proximidad con estacionamientos, presencia de rejas, la distribución luminaria y de áreas verdes, la señalización vial, las características de los carriles, las diferentes modalidades de desplazamiento relacionadas con cada ruta de transporte y las formas existentes de estructuración de flujos. Desde la dimensión social, se ha caracterizado qué tipos de actores se encuentran vinculados en frecuencia a cada ruta de transporte. Se generó una tipología de los actores (trabajadores) entre trabajadores de la vía pública, trabajadores del transporte y otros tipos de actores (lustradores de zapatos, difusores religiosos y limosneros).

Sobre el mobiliario urbano, se puede afirmar que existen dos lógicas de cómo es que este se ubica: la primera es aquella generalizadora que sigue una constante de la avenida o el criterio municipal respectivo, la segunda viene a ser

una que considera la adecuación a las prácticas sociales vinculadas con los paraderos de transporte. La distribución de la iluminación y de las áreas verdes sigue el criterio de continuidad de las avenidas, siendo esta la lógica imperante en las rutas de transporte. Los tachos de basura se encuentran poco presentes, pero en el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte responden a una lógica de continuidad de organización municipal de este tipo de mobiliario urbano. Es diferente en el caso del transporte tradicional ya que existe una mayor proximidad con los paraderos.

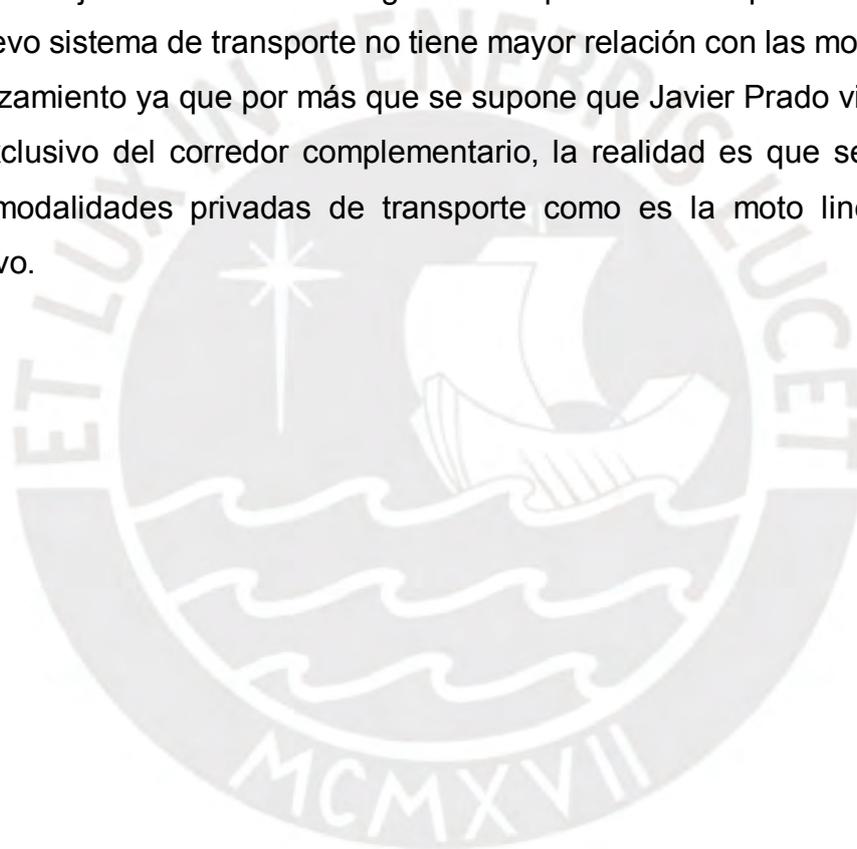
Existen otros aspectos infraestructurales que no marcan diferencias entre las dos rutas de transporte puestas en comparación como es el caso de los estacionamientos, que en ambos casos son escasos o de carácter privado (comercial y residencial). Por otro lado, existen otros aspectos que no presentan una tendencia particular como son la estructuración de flujos y las características de los carriles de las avenidas.

Vinculado al tipo de actores sociales, en la ruta del transporte tradicional existe una mayor presencia de trabajadores de la vía pública con la especificidad de ser vendedores de stand móvil, en contraposición con los paraderos del nuevo sistema de transporte en los cuales la mayor presencia es de vendedores ambulantes. Buscando interactuar esta distribución social, se puede vincular con el hecho de que en los paraderos del transporte tradicional las veredas son más anchas, las bancas de espera del mobiliario son más largas y existen menos rejas que dificulten el transitar y la estancia. Los paraderos de transporte tradicional ofrecen mejores condiciones espaciales para la estancia prolongada de trabajadores de la vía pública.

La relación no solamente va en el sentido de mejores condiciones de infraestructura que generan mayor presencia y estancia de trabajadores de la vía pública, sino que también se produce de manera dialéctica ya que estos trabajadores también generan condiciones que posibilitan una estancia más prolongada y en diferentes horarios como es el caso de la iluminación a microescala, que al seguir criterios de distribución de continuidad vehicular con la avenida no iluminan las calles y los paraderos de una manera próxima. Los

vendedores de stands móviles tienen propias fuentes de iluminación que dan una mayor percepción de seguridad en el espacio público.

En el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte existe un mayor sentido de orden público municipal ya que se hay mayor presencia de serenazgos, orientadores e inspectores municipales. Esto guarda un correlato en la mayor y más diversa señalización vial que busca una constante y mejor organización tanto de los peatones como del espacio de los paraderos del Corredor Rojo. Este sentido de organización pública municipal en los paraderos del nuevo sistema de transporte no tiene mayor relación con las modalidades de desplazamiento ya que por más que se supone que Javier Prado viene a ser de uso exclusivo del corredor complementario, la realidad es que se desarrollan otras modalidades privadas de transporte como es la moto lineal y el taxi colectivo.



CAPÍTULO 3: ACTORES SOCIALES EN LOS PARADEROS: CARACTERÍSTICAS GENERALES Y PERFILES

3.1. Nociones generales

En esta sección, se busca identificar las características de los actores sociales que se encuentran vinculados a los paraderos de transporte. En la secuencia del capítulo anterior, se plantea la comparación entre los actores sociales del nuevo sistema de transporte y aquellos cuya actividad laboral está vinculada a los paraderos del transporte tradicional. Además, se propone una división de los actores según su menor o mayor frecuencia y estancia en los paraderos. Se presta atención a las diferentes frecuencias horarias ya que los hallazgos muestran que la concentración de los determinados actores sociales varía significativamente en los diferentes horarios de análisis.

Las dinámicas sociales existentes en los paraderos que se desarrollarán se harán en base a cómo es que estas se relacionan con los actores sociales. Siendo el objetivo principal del capítulo perfilar los actores sociales vinculados a los paraderos, las prácticas a las cuales están vinculados se presentan como parte de los arreglos que generan los diferentes actores en su presencia en los paraderos de transporte. Se parte de la noción de *encuentro de alteridad* (Carrión: 2007) sobre el espacio público –en este caso el paradero de transporte– ya que permite señalar que, dentro del tránsito y los flujos como disposiciones centrales de los paraderos, existe el sentido de encuentro sobre el cual se desarrollan dinámicas, lógicas de comportamiento y formas de ocupación además de estancias más allá del tránsito predominante.

El capítulo inicia presentado a los actores sociales de presencia menos frecuente: aquellos trabajadores no orientados a la venta, trabajadores propiamente de transporte (cobradores, dateros, inspectores, etc.) y otros tipos de actores sociales como es el caso de vecinos y transeúntes. Posteriormente, se presentan las características de los actores de mayor permanencia: los trabajadores de la vía pública orientados a la venta. De manera general, la

descripción de los diferentes actores sociales se hace teniendo en cuenta dos cuestiones: sus lógicas de comportamiento y las formas de ocupación o disposición espacial de los actores. Hacia la última sección del capítulo se proponen perfiles de los actores sociales en los paraderos en base a esas dos consideraciones.

3.2. Actores sociales de menor permanencia

La estancia de los diferentes actores vinculados a los paraderos no es una cuestión vinculada al azar o de un patrón aleatoria, la recurrencia y estancia tiene que ver con una orientación ya sea por parte del mismo actor o cuestiones externas sobre un uso eficiente del tiempo en los paraderos. Incluso, muchas veces tiene que ver con necesidades económicas. Este es el caso de los muchos trabajadores de la vía pública cuya presencia en los paraderos tiene que ver con una *táctica* sobre en qué horarios ubicarse y en qué parte del paradero o de la calle ubicarse para tener una disposición que les permita aprovechar de mejor manera el tiempo de trabajo. Esta vendría a ser una de las lógicas de comportamiento en relación al paradero.

De manera analógica, existen otras lógicas que explican la permanencia o frecuencia³⁰ de los diferentes actores sociales vinculados a los paraderos. Es hacia eso que apunta esta sección del capítulo presentando las formas de ocupación que existen y las diferentes lógicas y dinámicas con las que se relacionan aquellos actores que tienen una menor presencia como son los diversos trabajadores de transporte, aquellos trabajadores de la vía pública que no son predominantes y otros actores sociales que no son trabajadores como son los casos de los vecinos y los transeúntes. Se plantea presentar en primer lugar a aquellos actores de menor permanencia o frecuencia para poder ir desarrollando una mirada que se va ampliando en la complejidad existente en los paraderos.

³⁰ Por permanencia se entiende la presencia constante en un paradero; en cambio, por frecuencia se entiende la presencia en ciertos horarios.

3.2.1. Trabajadores de la vía pública y formas de ocupación

Existen diferentes formas en cómo es que los actores sociales generan una aproximación al espacio público. Uno de los temas que se puede tomar en cuenta es en qué grado se tiene la consideración del desplazamiento como parte de su actividad cotidiana. Es el caso de la diferencia entre los trabajadores de la vía pública que son ambulantes y aquellos que tienen su venta mediante stands móviles. En el primer caso, la práctica laboral consiste en estar en constante desplazamiento ya sea por el paradero en conjunto como también subiendo a buses, vendiendo dentro de los mismos, dirigiéndose a vender hacia otros paraderos, teniendo delimitada su área de trabajo a una avenida o a una zona en la ciudad. En el segundo caso, se observa una presencia más sedentaria en los paraderos. No vienen a tener mayores desplazamientos que al momento de sacar y guardar su mercadería o cuando se tienen que mover forzosamente por un operativo de fiscalización.

Aparte del caso de los trabajadores de la vía pública ambulantes o con stands móviles, se identificaron otras cuatro formas en que los trabajadores vendedores tienen una disposición espacial particular frente a la venta: los carretilleros que tienen ocupaciones transitorias ya que se encuentran desplazándose, el caso de los kiosqueros, de los vendedores con bolsas plásticas en el piso y aquellos que venden sus productos desde carros. No se les pasa a considerar como tipos generales de trabajadores de la vía pública ya que su frecuencia y permanencia es menor que en el caso de los vendedores ambulantes y con stands móviles. Es de los vendedores en carros que se puede comentar en menor medida justamente por su presencia esporádica en el paradero de Aviación con Javier Prado del Nuevo Sistema de Transporte. El único caso identificado –que se repite dos veces– es el de un señor que vendía choripanes desde la maletera de su vehículo y que tenía una presencia estática en un estacionamiento próximo al paradero.

En el caso de los kiosqueros, se hace la diferenciación con los vendedores de stands móviles por dos motivos: por un lado, que se requieren diferentes tipos

de licencias para su práctica laboral; por otro lado, la diferente ocupación que tienen del espacio público: si es que los vendedores de stands móviles tienen una presencia sin mayores desplazamientos en su actividad laboral cotidiana, en el caso de los kiosqueros esto se remarca aún más: no tienen la necesidad de moverse frente a un control de fiscalización por lo que solamente se desplazan si es que el mobiliario del kiosco es móvil y requiere ser guardado. La mayoría de los kioscos no requieren este tipo de movilidad ya que están ubicados de manera fija en las veredas.

En la comparación (ver cuadro 5), hay una mayor presencia de kioscos vinculados a los paraderos en el caso del transporte tradicional (61 frente a 36). Tienen similar desviación estándar en la presencia de kioscos por horarios (2,5, transporte tradicional; 2,25, nuevo sistema de transporte), sin que tampoco haya diferencias en los horarios en los cuales se concentran principalmente los kiosqueros ya que en el caso del nuevo sistema de transporte la concentración de los kioscos es hacia los horarios de la mañana y la tarde (11 a.m. y 3p.m), y en los paraderos del transporte tradicional la mayor concentración también se encuentra hacia la tarde (3 p.m.). Esto se puede relacionar con el hecho de que los kioscos se encuentran por lo general en todos los horarios de observación, por lo cual la mayor concentración hacia las horas de la tarde y la baja desviación estándar puede ver con diferencias particulares en la hora de inicio³¹ o cierre, pero que no dejan de seguir una identificación de los kioscos como actividad laboral constante en las calles y cruces próximos a los paraderos.

Cuadro 5: Cantidad de trabajadores vendedores de la vía pública según rutas de transporte

Disposición	Transporte Tradicional	Nuevo Sistema de Transporte
Stand móvil	226	36
Ambulantes	178	174
Kiosco	61	36

³¹ Es el caso de una señora que colocaba un cartel de que entre ciertas horas salía del kiosco para llevar a sus hijos al colegio, pero también indicaba a la hora a la que volvía.

Carretilla	40	0
Bolsa	6	9
Carro	0	2

Fuente: Elaboración propia

Los kiosqueros vienen a ser uno de los actores sociales cuya presencia en los paraderos es constante en los diferentes horarios de observación. La repetida frecuencia de estos trabajadores de la vía pública presenta una dinámica particular en relación a los ritmos del transporte público. De manera general, los paraderos de transporte mantienen un sentido de constante circulación, relacionable con las nociones sobre el *espacio de flujos*. Sin embargo, los kioscos presentan una disposición que supone una disrupción a este ritmo: el presentar tiras con los diferentes periódicos colgando, lleva a que mucha gente tenga una atracción hacia el kiosco y se detenga para poder dar una pasada general a noticias del día³². Se genera un tipo de nodo relativamente independiente de los circuitos peatonales específicos, pero se mantiene un sentido de relaciones fragmentarias en la ciudad (Duhau & Giglia: 2008). Esta persistencia tiene que ver con que esta dinámica no implica una total disrupción en las interacciones, esto también se puede identificar en la ubicación usual de los kioscos: hacia las esquinas de cruces entre calles: no suponen una interferencia en el tránsito e impera el sentido común de la circulación peatonal.

En el caso de los trabajadores vendedores de la vía pública desde carretillas, su presencia se puede encontrar solamente en los paraderos del transporte tradicional. Dentro de los tres paraderos de estudio, se encuentran en el cruce con Aviación y con la Vía Expresa. En este último caso, los carretilleros se encontraban en poca cantidad hacia los horarios de la mañana (7, 9 y 11 a.m.). En cambio, en Aviación hay una presencia sostenida de los carretilleros en los diferentes horarios, oscilando entre 1 y 5 carretilleros por horario, con la excepción de la noche (8 p.m.) donde se concentra un total de 11 carretilleros. Se puede comentar que la estancia de estos actores es de constante desplazamiento, pueden o no iniciar a vender en los paraderos hacia las horas

³² Esta dinámica de gente deteniéndose a leer periódicos se pudo identificar en los diferentes horarios de observación.

de la mañana y luego se van desplazando hacia otros lugares para finalmente regresar en la noche a los paraderos para rematar su mercadería³³. Son fácilmente reconocibles ya que trabajan con megáfonos y parlantes para ofertar lo que van vendiendo.

En el caso de los vendedores que colocan bolsas en el piso, hay una presencia ligeramente mayor en los paraderos del nuevo sistema de transporte. De todos modos, no son muchos los trabajadores de la vía pública que tienen esta disposición hacia la venta. En el transporte tradicional, son los que están ubicados en Aviación y la Vía Expresa; mientras que, en el nuevo sistema de transporte, solamente son aquellos presentes en el paradero de la avenida Aviación. No se ha podido identificar una tendencia general sobre en qué horarios (mañana, tarde o noche) es que se concentran estos actores. Sin embargo, es hacia los domingos en la noche que hay mayor concentración (6) de los vendedores con bolsas plásticas. El tipo de ocupación que tienen de las veredas próximas a los paraderos es desde la constante previsión de operativos de fiscalización. Las bolsas permiten que se vean diferentes productos que venden (artesanías, manualidades, dibujos, etc.) como también a poder recoger rápidamente toda su mercadería.

3.2.2. Trabajadores de transporte y otros actores sociales

Así como los trabajadores vendedores de la vía pública presentan características específicas en sus formas de ocupación y sus lógicas de comportamientos, existen otros trabajadores también vinculados a los paraderos que no se dedican a la venta de productos. Uno de los casos es el de los diferentes actores cuyo trabajo está vinculado con el transporte, ya sea siendo operarios de una empresa privada, de alguna municipalidad o entidad pública o que tienen alianzas con alguna empresa o grupos de empresas de transporte.

³³ Los carretilleros venden principalmente frutas, siendo un producto que compran en la madrugada y del cual buscan deshacerse del producto restante ya que al día siguiente volverán a comprar mercadería.

Este tipo de actores –los trabajadores del transporte– son fundamentales dentro del cumplimiento cotidiano de las rutas y se encuentran justamente en las dos rutas en comparación llevando a cabo funciones específicas en base a los arreglos que puedan generar con otros actores sociales.

Se llegan a identificar dos tipos de trabajadores de transporte: los de la empresa privada, más vinculados a los paraderos del transporte tradicional; y los del sector público, que se encuentran en mayor medida en el nuevo sistema de transporte. De todos modos, no viene a ser una dicotomía entre una ruta con empresa privada y otra ruta con el sector público, ya que los corredores complementarios de la avenida Javier Prado cubren una ruta que se encuentra concesionada en su operación a agentes privados. Son tres los tipos de trabajadores de transporte identificados en los paraderos de ambas rutas: los jaladores, los dateros³⁴ y los ticketeros³⁵. Los dos primeros trabajan en relación a las rutas de transporte tradicional, mientras que los últimos actores sociales trabajan en las afueras de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima, parte del nuevo sistema de transporte.

En los tres paraderos del transporte tradicional se desarrolla una dinámica particular en relación a los dateros. Son actores cruciales ya que están en directa relación con los ritmos de transporte al tener una prolongada estancia en los paraderos y generar interacciones con diferentes otros actores que transitan cotidianamente: vecinos, cobradores, trabajadores vendedores de la vía pública y hasta funcionarios fiscalizadores con la cuales no se desarrolla una relación tensa ya que no hay una venta ambulatoria de por medio. La interacción entre el datero y los otros actores es diferente, ya que estos trabajadores del transporte

³⁴ Los dateros son trabajadores de la vía pública cuya principal labor consiste en informar ya sea a los conductores o a los cobradores de los buses de transporte público sobre el tiempo en el que pasó por el paradero: a) el último bus de la misma empresa, b) el último bus de transporte público y c) el último bus que hace la misma ruta. De esta manera, el conductor puede regular la velocidad a la que maneja en el sentido de poder recoger mayor cantidad de pasajeros.

³⁵ Los ticketeros son trabajadores que se encuentran ofreciendo su tarjeta de ingreso a la Línea 1 del Metro de Lima hacia los ingresantes a la estación de este servicio. Cobran 50 céntimos extra a la tarifa normal de ingreso, y su valor adicional es que ya no se tiene que hacer la larga cola para recargar la tarjeta individual. Llama la atención que exista demanda por este servicio, lo que a su vez recalca el malestar que generan las máquinas de recarga de las tarjetas hacia un grupo de usuarios.

tienen una presencia no solamente constante, sino directamente asociable a los paraderos. Como señaló uno de los dateros con los que se pudo conversar, se identifican como “titulares del paradero” o “locales”.

La actividad laboral de los dateros se puede vincular con las nociones del habitar sobre el establecimiento de un orden espacio-temporal al generar una dinámica muy particular³⁶ de permitirse interactuar con otras personas mientras va manteniendo su trabajo como datero. Las interacciones existentes no parten desde una sorpresa mutua ente los dos actores del encuentro, sino que hay una condición diferenciada ya que el datero es consciente de su condición más sedentaria en el lugar: “Milagro que vienes por acá, ¡te voy a comprar algo para ayudarte!” es una forma en la que se marca justamente la distancia en la ocupación del lugar entre el datero y los otros actores. En los paraderos del nuevo sistema de transporte no hay presencia de dateros. En cambio, se encuentran inspectores municipales que no generan este tipo de vínculos con otros trabajadores de transporte u otros actores sociales asiduos en general.

En el caso de los serenazgos, orientadores e inspectores municipales de chalecos de diferente color –anteriormente especificados– tienen una similar forma de ocupación del espacio público ya que trabajan próximos, en un área que abarca los paraderos o en el mismo mobiliario del nuevo sistema de transporte. La característica común de los agentes públicos es que la vinculación a los paraderos es desde una acción programática de la municipalidad distrital o de otra entidad pública. La frecuencia horaria en la que se encuentran estos trabajadores del transporte se encuentra en relación a los horarios de operación de las modalidades de transporte de servicio público. Otro tipo de trabajador son los policías de tránsito, que están dispersos entre los paraderos, puestos de control de tránsito y hacia los cruces vehiculares. Además, estos actores sí se

³⁶ Al momento de conversar con el datero del paradero entre las avenidas Sn Luis con Canadá (buses en dirección del este al oeste), me llamó la atención cómo el señor podía mantener a la vez tres ritmos de interacción: el responder mis preguntas, el saludar y tener pequeñas conversaciones con otros transeúntes y el dar la información del tiempo de los buses a los cobradores.

encuentran –en menor medida– presentes en los paraderos del transporte tradicional, específicamente en el cruce con la avenida Aviación.

Más allá de los diferentes trabajadores de la vía pública tanto vendedores como vinculados directamente al transporte, existen otros actores que también generan lógicas de comportamiento y formas de ocupación de los paraderos como espacio público. Hay algunos cuya presencia está vinculada a ambas rutas de transporte y otros casos que solamente se encuentran en una de las dos rutas. Difusores religiosos y limosneros son actores que solamente se encontraron en espacios próximos o vinculados a los paraderos del nuevo sistema de transporte y que difieren en cómo es que se genera su permanencia en los paraderos: los difusores religiosos se quedan entre 2 y 3 horas en un espacio definido donde muestran y ofrecen gratuitamente folletos sobre sus creencias; en cambio, los limosneros pueden llegar a encontrarse una mayor cantidad de horas, pero de ahí pueden cambiar hacia otra zona al día siguiente.

En el caso de los lustradores de zapatos, se encuentran principalmente en los paraderos del nuevo sistema de transporte, se ubican hacia los horarios de la mañana. Los fines de semana no trabajan, lo que implica una lógica de trabajo relacionada con los horarios laborales entre lunes a viernes. Más allá de la facilidad que tienen para desplazarse, tienen una presencia estática en el área peatonal del cruce entre avenidas para esperar los clientes. Otros trabajadores o actores de la vía pública que se encuentran en menor medida son los dibujantes y promotores y agentes de seguridad privada sin que se pueda identificar una tendencia clara en la ocupación que tienen de los paraderos de transporte en los dos primeros casos, pero sí en el último ya que están vinculados hacia el área de retiro de las empresas para las cuales trabajan.

Mención aparte se puede hacer de los transeúntes como actores sociales en los paraderos. Tienen diferentes formas de vincularse con los paraderos: del tránsito fugaz esperando el bus hasta aquel otro actor que toma una pausa para alimentarse, informarse, descansar, discutir, etc. Sin embargo, el presente trabajo tiene el especial énfasis de analizar a aquellos actores más bien vinculados a la noción del habitar urbano. Los transeúntes no generan este tipo

de práctica en los paraderos dada su condición justamente de constante movimiento. De todos modos, no dejan de ser un actor clave en los siguientes encadenamientos que dotan de complejidad a los paraderos. El caso más claro es el de los transeúntes que esperan su bus y es en esa espera que se va dando una estancia prolongada no tanto de personas en específico, sino de un colectivo en constante cambio, pero que preserva un sentido de una concentración de gente, una oferta latente y una amplia gama de actividades de permanencia que son aprovechadas por los trabajadores de la vía pública, los actores sociales de mayor presencia y complejidad en los paraderos de transporte.

3.3. Actores sociales de mayor presencia

3.3.1. Caracterizando a los trabajadores de la vía pública

Como ya se ha señalado, los tipos de actores sociales de mayor permanencia y frecuencia en los paraderos vienen a ser aquellos cuya presencia está vinculada a su práctica laboral. Los *trabajadores de la vía pública* (Crossa: 2008) viene a ser la denominación que se les da a aquellas personas cuya presencia en la calle se debe a la venta de diferentes productos, principalmente comensales, aunque se puede extender hacia otros actores sociales no necesariamente vendedores. Como ya se ha planteado teóricamente, responden a un tipo de ocupación precaria marcada por el carácter de marginalidad en su práctica laboral (Pok y Lorenzetti: 2007). Son dos los tipos de trabajadores de la vía pública que tienen una mayor presencia en los paraderos: los vendedores ambulantes y los vendedores de stand móvil (ver foto 8) que como ya señaló, responden a diferentes maneras de ocupar el espacio público.

Foto 8: Casos de stands móviles en paraderos del transporte tradicional



Fuente: Archivo personal. 2019

El conteo de los trabajadores vendedores de la vía pública presenta dos diferencias en la comparación entre las dos rutas de transporte: en la cantidad que tienen en los horarios de observación y en el tipo de ocupación de los paraderos que se tiene. De este modo, la cantidad de trabajadores vendedores cuya actividad laboral está vinculada con los paraderos del transporte tradicional es mayor al de sus similares en el caso del nuevo sistema de transporte. Sumando los trabajadores en los tres paraderos de estudio por cada caso y las diez diferentes frecuencias horarias que se han tenido, se llegan a identificar un total de 511 trabajadores en los paraderos de la avenida Canadá y otros 257 en el caso similar de la avenida Javier Prado. De esta manera, hay casi el doble de trabajadores en los paraderos de transporte tradicional.

Sobre el tipo de ocupación que se tiene de los paraderos, ya se han comentado las diferencias entre los ambulantes y los que trabajan desde stands móviles en términos de la movilidad que tienen a lo largo de su tiempo de trabajo. En la comparación (ver cuadro 5) se puede identificar que en el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte hay una mayor concentración de

ambulantes frente a trabajadores con stands móviles (174 frente 36), mientras que en los paraderos del transporte tradicional hay una relación inversa, habiendo mayor presencia de stands móviles (226 frente a 178 ambulantes).

El caso de los stands móviles es particular en los paraderos del nuevo sistema de transporte porque vienen a ser en muchos casos heladeros: aquellos trabajadores que en verano venden sus clásicos productos y en la temporada de otoño/invierno tienen más bien dulces y golosinas. No vienen a tener stands móviles en sí mismo, sino carros triciclos que les permiten facilidad en el desplazamiento (una diferencia con los stands móviles) y un lugar donde guardar y mostrar sus productos en venta. Incluso, la cantidad acumulada de kioscos es la misma que de stands móviles: 36.

Llama la atención que siendo los paraderos de la avenida Javier Prado aquellos que tienen mayor proporción de ambulantes frente a vendedores desde stands móviles, la cantidad no deja de ser ligeramente a los ambulantes presentes en el caso de la avenida Canadá. Esto remarca la gran cantidad de trabajadores de la vía pública vinculados a los paraderos del transporte tradicional. La información sobre las desviaciones estándar en tres de los cuatro casos (ver cuadro 6) está en un rango amplio y similar –entre 7.26 y 7.72 y–, lo que lleva a cuestionarse sobre cómo es que la presencia de estos actores varía en los horarios de observación. El caso que varía es el de los vendedores con stands móviles en el nuevo sistema de transporte, que se tiene una desviación estándar baja, lo que se relaciona con la poca cantidad de estos actores en los paraderos.

Cuadro 6: Desviaciones estándar entre trabajadores ambulantes y con stands

	Nuevo Sistema de Transporte	Transporte Tradicional
Ambulantes	7.55	7.26
Stand móvil	2.76	7.72

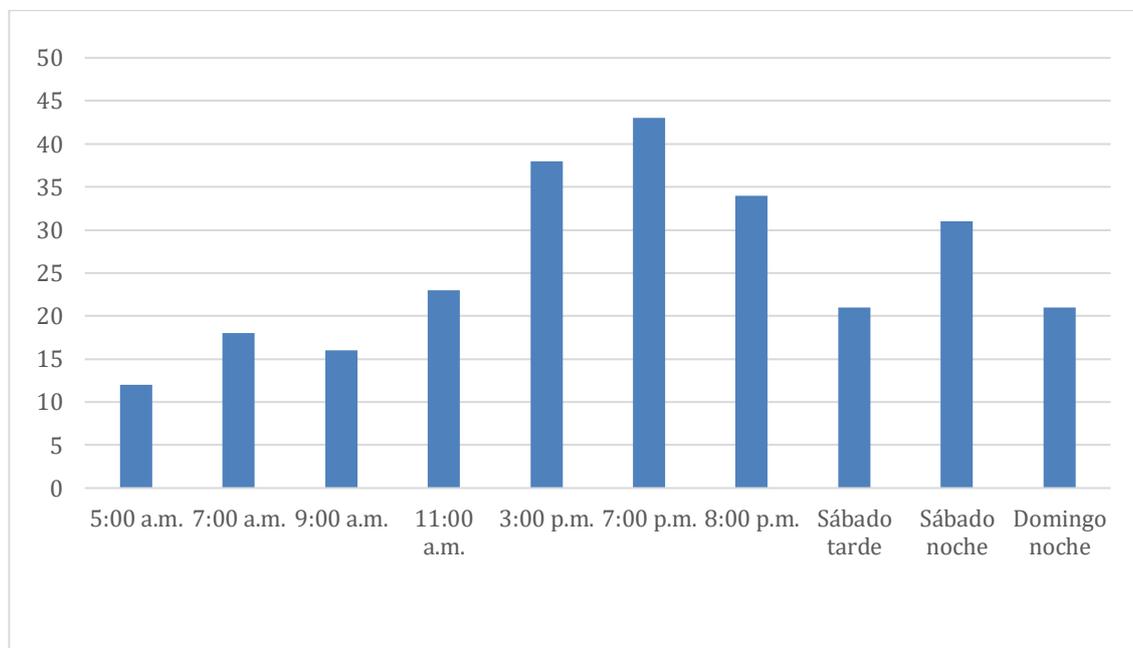
Fuente: Elaboración propia

En relación con dinámicas entre los propios trabajadores de la vía pública, se identifica que en los paraderos de los dos tipos de rutas de transporte se

generan diversas interacciones inmediatas entre estos actores. La observación y las entrevistas permiten identificar que el principal criterio desde el cual se puede considerar estas interacciones es el de la permanencia en los paraderos: en el caso de los trabajadores que tienen horarios y estancias más fijas –énfasis en los vendedores desde stands móviles– hay saludos, favores y hasta nociones de vigilancia sobre los productos; en cambio, en el caso de aquellos trabajadores de un carácter más itinerante, también existe un sentido de identificación entre ellos, pero desde una mayor distancia. De todos modos, hay cierta noción de continuidad en la relación que se tiene, por lo que la sorpresa generada por los saludos es moderada dada la condición de volver a ver a alguien no ajeno al paradero.

Retomando el dato sobre la alta desviación estándar de la cantidad mencionada en la cantidad de trabajadores de la vía pública, se hace relevante identificar los cambios según los horarios de observación de manera general. Los paraderos de Javier Prado muestran (ver gráfico 19) que es hacia la tarde-noche que hay la mayor concentración de los trabajadores de la vía pública: 38 a las 3 de la tarde, 43 y 34 a las 7 y 8 de la noche, respectivamente. En cambio, es en la mañana que hay menor cantidad de estos actores: 12 a las 5, 18 a las 7, 16 a las 9 y 23 a las 11 de la mañana. El término medio está en los fines de semana: 21 los sábados en la tarde, 31 el mismo día en la noche y 21 los domingos en la noche. Es remarcable la diferencia que existe entre los horarios de la mañana con los de la tarde-noche, dándose el hecho que hacia el inicio del día no pareciera haber mayor cantidad de dinámicas encadenadas al trabajo ambulatorio.

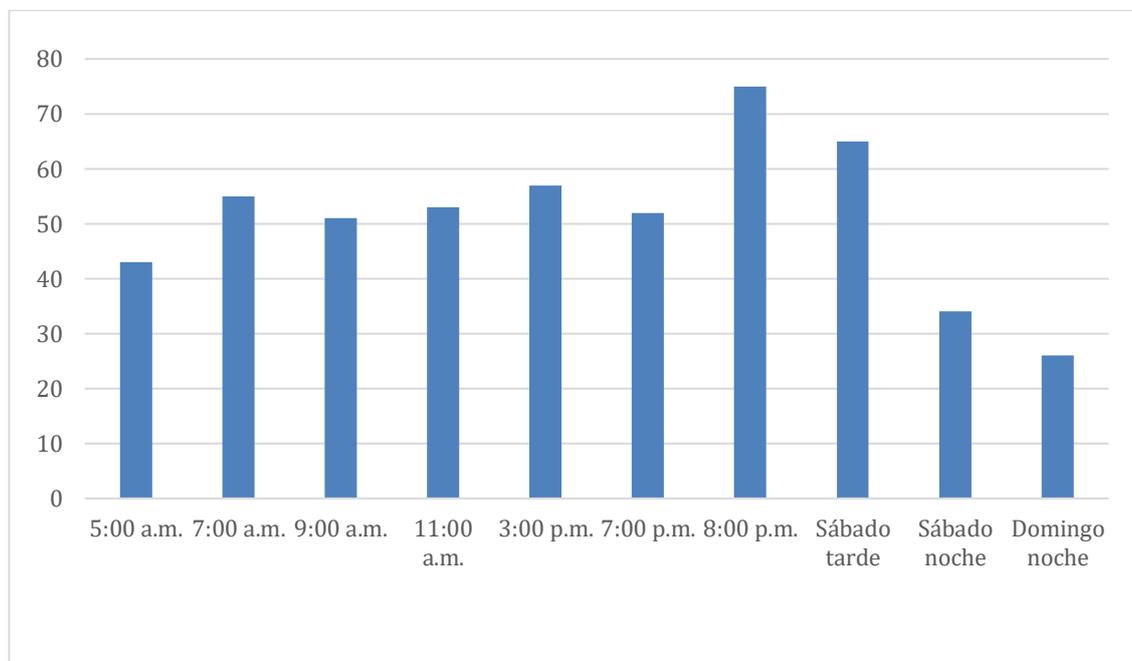
Gráfico 19: Cantidad de trabajadores de la vía pública según horarios (Nuevo Sistema de Transporte)



Fuente: Elaboración propia

El caso de los paraderos del transporte tradicional presenta características diferentes. Existe cierto parecido en los horarios de mayor concentración de trabajadores de la vía pública al compartir el horario de las 8 de la noche: 75 trabajadores, pero difiere al también tener los sábados en la tarde otro horario de alta frecuencia: otros 65 trabajadores. Una diferencia más marcada existe en el caso de los horarios con menor cantidad de estos actores ya que se genera los fines de semana en la noche: 34 los sábados y 26 los domingos. Llama la atención que el propio sábado exista una diferencia tan marcada. El término medio de cantidad de trabajadores se encuentra en las mañanas: 43 a las 5, 55 a las 7, 51 a las 9 y 53 a las 11 de la mañana. A diferencia del caso general del nuevo sistema de transporte, no hay cambios muy marcados –más allá del caso de los sábados– en la cantidad de estos actores en los diferentes horarios.

Gráfico 20: Cantidad de trabajadores de la vía pública según horarios (Transporte Tradicional)



Fuente: Elaboración propia

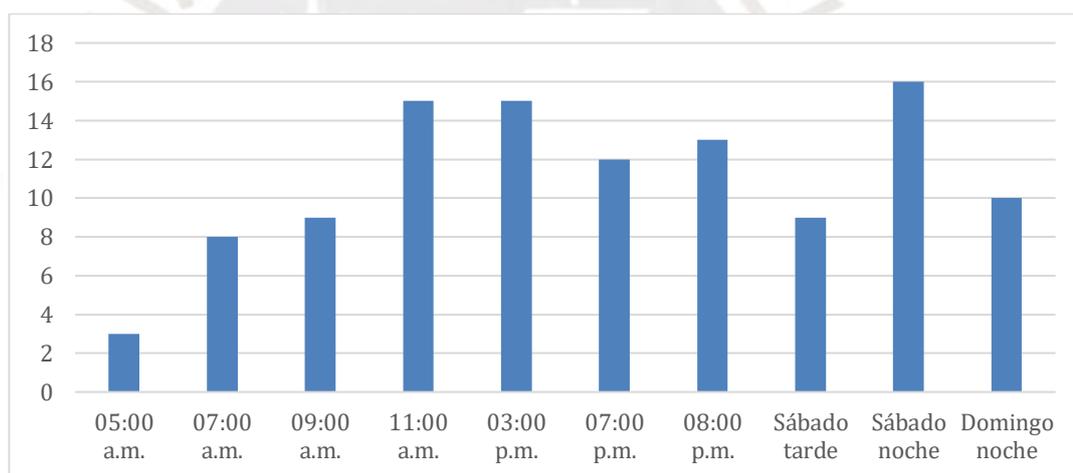
La anterior presentación sobre la cantidad de trabajadores de la vía pública en los paraderos se presenta sumando los respectivos tres paraderos por cada una de las dos rutas de transporte puesta en comparación. El detalle sobre cómo es que este dato varía entre los propios paraderos de cada ruta se desarrollará en la siguiente sección que justamente busca identificar las dinámicas que generan los trabajadores vendedores como actores centrales y con particularidades en cada uno de los paraderos de transporte.

3.3.2. Diferencias entre paraderos: productos y horarios

Uno de los temas que componen la especificidad de la práctica de los trabajadores de la vía pública es la diversidad de productos que ofrecen en su venta diaria al relacionarse con las dinámicas existentes en los paraderos. En la comparación entre las cifras acumulada, se puede identificar que hay una mayor diversidad de productos en venta en el caso del transporte tradicional: 48, frente

a los 29 diferentes productos de venta en el nuevo sistema de transporte. En el caso de esta ruta, la media general de diferentes productos por horario es de 11, teniendo una desviación estándar de 3.79. Los horarios de mayor diversidad de productos no tienen una tendencia clara (ver gráfico 21) y son a las 11 a.m., 3 p.m. y sábados en la tarde: 15, 15 y 16, respectivamente. Los horarios de menor concentración de diversidad de productos son en la mañana: 5 y 7 a.m. con 3 y 8 productos diferentes de venta. En la noche no baja mucho la diversidad de productos: 12 y 13 a las 7 y 8 de la noche, respectivamente.

Gráfico 21: Diversidad de productos por horarios en el Nuevo Sistema de Transporte

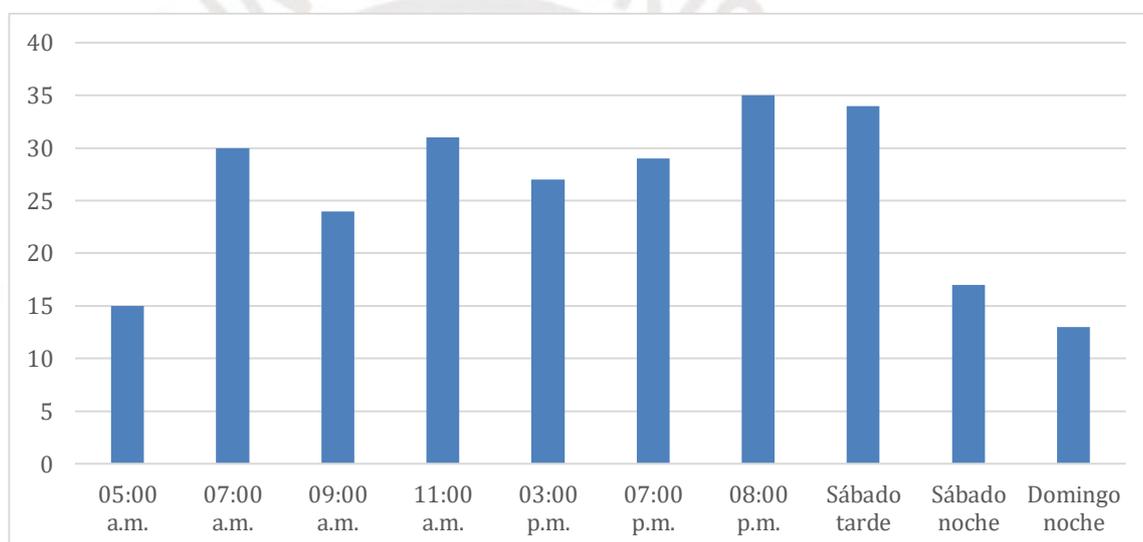


Fuente: Elaboración propia

En el caso del transporte tradicional, el promedio en la diversidad de productos ofertados es de 25.5, más del doble que en el caso de la ruta con la que se hace la comparación. Habiendo mayor diversidad, la desviación estándar también es mayor 7.54 que en el otro caso, pero no se percibe como amplia en la observación de los datos (ver gráfico 22). Los horarios en los que se identifica mayor diversidad son a las 8 de la noche y los sábados en la tarde: 45 y 34, respectivamente. La menor diversidad tiene dos de sus tres casos hacia los fines de semana en la noche: 17 y 13 los sábados y domingos, respectivamente. Esto

denota que estos días tienen una tendencia diferente a los horarios de los días de semana. Con la excepción del caso de las 5 de la mañana (15 productos diferentes ofertados), no hay mucha diferencia en la diversidad de la oferta entre los horarios de la mañana, tarde y noche de los días de semana, oscilando entre 24 y 35. Finalmente, retomando la información de la sección anterior, se identifica que hay una relación entre mayor cantidad de trabajadores de la vía pública y mayor diversidad en los productos que se ofertan.

Gráfico 22: Diversidad de productos por horarios en el Transporte Tradicional



Fuente: Elaboración propia

Como información contextual, se puede señalar que hay un sentido crítico hacia los impactos que han tenido la implementación de los corredores complementarios por parte de los trabajadores de la vía pública cuya práctica laboral se desarrolla desde antes (hace 5 años, aproximadamente) de que inicie la operación de dicho nuevo sistema de transporte. Hay una noción de mayor venta previa a los corredores, esto debido a que antes llegaban buses que realizaban diferentes rutas a los paraderos generando una demanda más diversa. El tema de la mayor cantidad de rutas de transporte se relaciona a su vez con la diversificación de las líneas de deseo por donde circulaban las

personas en toda el área de los paraderos, tema que se simplificó con los corredores complementarios, alejando a los transeúntes de los puestos de venta³⁷. Además, tenían la posibilidad de ingresar a los buses para ahí poder tener un nuevo escenario de venta. Esto permite dar cuenta de parte de la explicación sobre las diferencias marcadas entre cantidad de trabajadores y diversidad en la oferta entre las dos rutas de transporte.

Así como hay una relación entre cantidad de trabajadores vendedores y diversidad de productos en venta, también se identifica que, al haber mayor diversidad de productos, aquellos que más se venden también varían³⁸. En ambas rutas, los productos que más se venden (ver cuadro 7) son los dulces y golosinas, siendo llamativo que incluso es mayor esta venta en el caso del nuevo sistema de transporte, además de ser el producto con mayor proporción en la cantidad de trabajadores que lo venden (121 de 257) en dicha ruta. Se puede ver que los otros productos más vendidos en Javier Prado tienen un rango de presencia (16-14) mucho menor, mientras que en el transporte tradicional los otros productos de amplia venta sí tienen mayor concentración (51-21). De manera general, se puede señalar que los productos que ofertan los trabajadores de la vía pública –o ambulante– suponen una respuesta al desarrollo de la dinámica urbana y su complejidad (Capron, Giglia y Monnet: 2005) al darse de manera diferenciada entre las rutas de transportes comparadas. De ahí, es que se haga importante ver el detalle de a qué dinámicas sociales están asociados estos productos más vendidos.

Cuadro 7: Productos más ofertados por ruta de transporte

	Transporte Tradicional	Nuevo Sistema de Transporte
--	------------------------	-----------------------------

³⁷ Esto era un comentario que se repetía en las entrevistas con los trabajadores de la vía pública. La identificación de las características de la demanda por parte de estos actores no es sólo sobre qué productos ofrecer, sino también sobre qué otras variables (el sistema de transporte en este caso) terminan influyendo en un cambio en la venta que tienen.

³⁸ No se toma en consideración el análisis de los productos menos vendidos porque son muchos: 6 productos que solamente tienen la frecuencia de 1 en el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte y 11 en el del transporte tradicional. Además, no responden a una tendencia identificable.

Productos más ofertados	<ul style="list-style-type: none"> - Dulces y golosinas (108) - Emoliente (51) - Frutas (49) - Cancha (48) - Jugos (34) - Periódicos (30) - Audífonos (21) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dulces y golosinas (121) - Audífonos (16) - Panes (15) - Cancha (14) - Emoliente (14) - Empanadas (14)
-------------------------	---	---

Fuente: Elaboración propia

El procesamiento y el análisis de la información sobre la diversidad de productos ofertados en las diferentes frecuencias permite identificar tendencias sobre el tipo de productos, si su venta tiene continuidad en horarios y si son productos alimentarios o no. A su vez, estos datos se pueden asociar con dinámicas que se desarrollan en los paraderos. En los casos del nuevo sistema de transporte se llegan a identificar un total de 7 tendencias de los productos en venta. Las primeras dos tendencias son en los horarios de la mañana sobre productos que se presentan de manera ocasional: los productos alimentarios que se encuentran en algunos de los horarios de observación como son: arándanos, donas y empanadas. Son productos de elaboración no industrial que se pueden comer caminando. La frecuencia en la presencia de estos productos es aislada ya que son solamente algunos trabajadores de la vía pública los que los venden. El producto no alimentario que también se oferta en las mañanas es la venta de periódicos tanto desde kioscos como con ambulantes.

Un caso diferente es el de los panes y emolientes que se venden de manera continuada en los diferentes horarios de la mañana. Están asociados a los desayunos y hay diversidad en la forma del consumo, ya que se pueden guardar, comer ahí o ir comiendo. Los productos alimentarios de presencia continuada en los horarios entre la tarde y la noche son los dulces y golosinas que justamente son el producto que más se vende en los paraderos del nuevo sistema de transporte. En el caso de los productos no alimentarios, se presentan en horarios específicos de la noche, son de uso cotidiano (micas de celular, audífonos, billeteras, pulseras) y no están asociados a una práctica recreativa, como es el caso de los productos no alimentarios en los horarios de la noche tanto de los fines de semana como de los días laborales.

En la noche (7:00-8:00 p.m. de días de semana y sábados y domingos por la noche) se identificó la venta ambulatoria de ciertos productos de preparación artesanal: ya sea preparada manualmente e incluso al instante, productos tanto dulces (alfajores, chocotejas, churros, postres, gelatina, humitas) como salados (cancha, pan con chorizo, habas en bolsa y shawarma). La repetición en frecuencias horarias de estos productos es más bien de manera esporádica cubriendo alguno de los cuatro horarios indicados. Esto es importante de precisar ya que hacia los horarios nocturnos hay presencia de productos de venta con dinámicas más bien asociables al descanso y entretenimiento, pero que no dejan de ser productos con presencias discontinuas en las frecuencias horarias, sin que los paraderos del nuevo sistema de transporte se terminen de constituir en sitios de reposo.

De todos modos, los productos alimentarios que se encuentran en los horarios nocturnos no dejan de tener una orientación hacia ser comidos mientras uno va caminando, por lo que se puede relacionar con que los trabajadores sean más bien ambulantes antes que a tener un stand móvil de venta. En el mismo horario de la noche, también hay venta de otros productos no alimentarios como artesanías, juguetes y ropa. Esto se presenta en frecuencias horarias específicas como son los fines de semana por la noche y puede también estar asociado al hecho de compras en paseos o recorridos de ocio, ya que son productos no indispensables como en el caso de los alimentos.

En el caso de los productos que se venden en los paraderos del transporte tradicional, hay un total de 12 dinámicas de venta identificadas, 5 más que en el caso del nuevo sistema de transporte. Algunos productos que no se encuentran en los paraderos del nuevo sistema de transporte y sí en aquellos del transporte tradicional vienen a ser principalmente alimentos que no tienen una producción industrial, sino manual e incluso de preparación inmediata: anticuchos, cachanga, ceviche, choclo con queso, chocolate caliente, embutidos a la parrilla, hígado frito, papa con queso, pollo broaster, tamales, entre otros. Esto se relaciona a su vez con el tipo de disposición espacial de los trabajadores de la

vía pública en estos paraderos, que usan principalmente un stand móvil para preparar y ofrecer su mercadería y alimentos.

Una primera tendencia en la oferta que es particular de los paraderos del transporte es la presencia continuada de la venta de productos durante todos los horarios del día: desde las 5:00 a.m. hasta las 9:00 p.m. incluyendo los fines de semana. Son 5 los productos alimentos con esta continuidad horaria: dulces, choclo con queso, emoliente, frutas y huevos de codorniz. A diferencia del primer producto –también presente de manera amplia en los paraderos del nuevo sistema de transporte–, todos los otros son de producción inmediata y no industrial, con la particularidad de las frutas que se compran en mercados hacia horarios de la madrugada. Un producto no alimentario que también se vende a lo largo del día son los periódicos, especialmente desde kioscos. El hecho de que haya ciertos productos que se vendan en las diferencias frecuencias horarias lleva a que los paraderos puedan llegar a identificarse como lugares de consumo.

Aparte de los productos presentes a lo largo de todo el día, la venta de emoliente y de frutas se acentúa en los horarios de la mañana, teniendo la particularidad de que los emolienteros se concentren en mayor medida en el horario de las 5:00 a.m. La venta de paltas, jugos y panes también tiene una presencia continuada entre los horarios de la mañana, mientras que arándanos, higos, pasteles, papa con queso, empanadas, alfajores, ceviche, yogurt y helados tienen una frecuencia ocasional en los horarios de observación. Analizando el detalle de los productos, se puede identificar que son de diversas características, principalmente de producción no industrial y que no necesariamente tienen facilidad para diferentes formas de consumo al ser difíciles de ir comiendo mientras se camina. Ya hacia los horarios entre la mañana y la tarde (11: 00a.m.- 3:00p.m.) hay presencias específicas de trabajadores como lustradores de zapatos y vendedores de utensilios para celulares, vinculados a un uso o consumo cotidiano.

En los horarios de la tarde, destaca la presencia esporádica de ciertos productos alimentarios como las habas, kekes y chocolate caliente, todos de preparación manual y sin que haya la necesidad de detenerse mucho al caminar

para comer o beber. Otros productos que tienen dinámicas similares, pero sí se presentan de manera continuada en la tarde son la cachanga y la cancha: muy puestos para un consumo en movimiento. Los productos no alimentarios presentes de manera esporádica en la tarde son la ropa y las máscaras faciales, que no tienen un carácter de compra cotidiana y buscan más bien inducir una nueva demanda. Los fines de semana solamente se identificaron productos alimentarios: habas, cachanga, cancha, gaseosa, chocolate, frituras, postres y panes con salchicha vienen a ser productos de características muy diferentes, pero que comparten el poder estar asociados a un consumo de recreación, propio a estos días de la semana, del mismo modo que en los paraderos del nuevo sistema de transporte.

El horario con una dinámica de venta con mayor diversidad de productos se desarrolla en la noche: un total de 13 diferentes productos alimentarios presentes de manera ocasional en dichos grupos horarios. Más allá de la presencia de algunos alimentos de producción industrial (botellas de agua y dulces), la tendencia es hacia las frituras (anticuchos, arepas embutidos, hígado frito hamburguesas, panes con salchicha, pollo broaster y otras frituras), habiendo también presencia de alimentos dulces (mazamorra, queques y postres en general) y otros (chifles, humitas, tamales) que comparten la característica de la producción manual ya sea instantánea o previa. Al haber una gran presencia de frituras y ser alimentos que se comen al momento mismo de ser preparado, es hacia estos horarios de la noche que se puede ver transeúntes que se detienen unos minutos para poder comer tranquilos, ya sea en grupo o individualmente.

Algo que se puede comentar ya sobre la comparación en la diversidad de oferta entre ambas rutas de transporte es la especificidad de la forma de consumo de los productos alimentarios. Muchos de los productos que se encuentran en los casos del transporte tradicional son comidas con las cuales no se tiene la facilidad de ir comiendo al caminar o de guardar para comer

posteriormente. Es mucho más complicado comer un plato de ceviche³⁹ caminando, que hacerlo sentado en el stand móvil próximo al paradero. Esto llega a que se demarque un tipo de estancia de mayor duración en el lugar de compra, incentivando la generación de aglomeraciones más marcadas de peatones. Un caso contrario sería a las afueras de la estación “La Cultura” de la Línea 1 del Metro de Lima: hay una circulación a mayor velocidad de los usuarios del tren, a lo que responde una serie de ambulantes que venden productos para comer al paso como cancha o golosinas⁴⁰.

Habiendo desarrollado los aspectos generales sobre los trabajadores de la vía pública en relación a sus lógicas de comportamiento y sus formas de ocupación de los paraderos (teniendo en consideración las variaciones horarias), es importante identificar qué tendencias se generan entre estos actores en los casos específicos por paraderos. La presencia acumulada de los diferentes horarios de estudio muestra que el paradero de Aviación con Javier Prado tiene mayor presencia en los tres casos más importantes de trabajadores de la vía pública: ambulantes (114), vendedores desde stands móviles (26) y de kioscos (22), entre los paraderos del nuevo sistema de transporte. La mayor concentración de ambulantes se encuentra en la tarde-noche: 21 a las 3:00 p.m., 23 a las 7:00 p.m. y 15 a las 8:00 p.m. Sobre la diversidad de productos, es el paradero con mayor diversidad promedio por horario: un total de 6.5. La mayor concentración en la diversidad de productos ofertados se encuentra los sábados en la noche: 13, mientras que la menor es en los horarios de la mañana: 2 a las 5:00 a.m., 5 a las 7:00 a.m. y 4 a las 9:00 a.m.

En el caso del paradero de Jockey y Evitamiento, es donde se encuentra el menor vínculo con ambulantes (17) y vendedores con stands móviles (10). Incluso, no hay presencia de kioscos en los diferentes horarios. El promedio de diversidad de productos por horario es tan solo de 1, la más baja. No se pueden

³⁹ Plato de comida en el que el pescado trozado en pedazos pequeños se encuentra cocido en limón y acompañado de otros alimentos: cholo, camote, cebolla, etc.

⁴⁰ Un ejemplo claro desde un caso distinto es el de una señora venezolana que aceptó la entrevista y comentó que vendía café a las afueras de la estación del tren, pero que ese venía a ser su primer día de venta y ya estaba pensando que tendrá que cambiar ya sea de lugar de venta o de producto a ofrecer porque no le venían comprando café para tomar.

identificar mayores tendencias ya que es el paradero con menor cantidad de trabajadores. Sobre otros actores sociales, los agentes de fiscalización tienen mayor presencia en la noche de los días laborables, las difusoras religiosas en la mañana (9 a.m.) y en la tarde (5 p.m.) de manera aislada, pero no los fines de semana y los limosneros solamente se encontraron los fines de semana por la noche, que es justamente cuando hay mayor circulación peatonal dada la proximidad con el Centro Comercial Jockey Plaza.

El paradero de la Universidad de Lima es uno en el que la actividad de los trabajadores de la vía pública está justamente muy vinculado a la circulación de estudiantes hacia dicho centro de estudios. Es en los horarios de la mañana cuando hay mayor concentración de vendedores ambulantes: 7 tanto a las 5:00 a.m. como a las 7:00 a.m. En cambio, hay poca venta ambulatoria los fines de semana. La diversidad de productos promedio por horario es de 3.5 siendo también los horarios entre la mañana y tarde en los cuales hay mayor diversidad: 5 a las 9:00 a.m., 7 a las 11:00 a.m. y 6 a las 3:00 p.m. Sobre otros actores sociales, se puede señalar que los operadores de fiscalización se encuentran principalmente en los horarios de la mañana, mientras que los vendedores desde carro y los dateros no responden a una tendencia clara en su presencia por horarios.

Si bien hay poca presencia de trabajadores en los paraderos del Jockey y la Universidad de Lima, es importante precisar que no se están considerando a aquellos que se encuentran ubicados en los puentes peatonales del Jockey y la Universidad de Lima –más sus inmediaciones particulares–, además de la vereda que se encuentra en dirección a la carretera Panamericana (ver gráfico 23). Se hace esta delimitación metodológica ya que dichas áreas no forman parte de los encadenamientos propios de los paraderos, sino del centro comercial, el centro de estudios y la carretera, respectivamente. Si es que se les menciona es porque en el área no considerada hay una mayor presencia de trabajadores de la vía pública y mayor complejidad en las dimensiones del habitar urbano; mientras que en las áreas vinculadas a los paraderos hay menos trabajadores vendedores, que a su vez tienen estancias más transitorias y un habitar de menor

La mayor diversidad de productos en el paradero de Aviación con Canadá se encuentra también en la noche: 21 a las 7:00 p.m. y 22 a las 8:00 p.m., mientras que la menor diversidad de productos se encuentra en la mañana y los fines de semana en la noche: 8 a las 5:00 a.m. y 10 los sábados y domingos por la noche. Esto muestra que hay diferencias marcadas en relación a la diversidad de productos que venden los trabajadores de la vía pública entre la mañana y la noche. Sobre otros actores sociales, se identifica que los vendedores de carretilla se encuentran principalmente en los horarios de la noche, los lustradores de zapatos por la mañana y los kiosqueros no tienen una tendencia tan clara de concentración en cierto horario, ya que se encuentran tanto en la mañana como en la noche, teniendo incluso algunos de ellos la característica de tener sus kioscos abiertos todo el día.

En el caso del paradero de la Vía Expresa con Canadá, hay una menor concentración acumulada de ambulantes que no es tan marcada (58, frente a los 66 del paradero de Aviación). Sobre este tipo de trabajadores vendedores, no hay una tendencia clara de mayor o menor concentración en las diferentes frecuencias horarias. La venta desde los stands móviles es alta y constante desde las 7:00 p.m. hasta las 9:00 p.m. y se mantiene a su vez los sábados por la tarde. La venta en carretilla se encuentra presente en todas las mañanas de los días laborables y es inexistente los fines de semana al igual que la venta desde los kioscos, que se concentran hacia las 8:00 p.m. (4). Hay una continuidad de al menos 1 kiosco abierto en todos los horarios de observación.

La diversidad de productos es de 8.7 en promedio por cada horario en el paradero de la Vía Expresa con Canadá. No hay una tendencia clara sobre la concentración de mayor diversidad de productos: 13 a las 11:00 a.m. y 14 los sábados en la tarde. En cambio, en el caso de la menor diversidad de productos sí hay una tendencia hacia la noche de los fines de semana: 5 los sábados y 1 los domingos. Además, hay cierta continuidad en la diversidad de productos entre las 7:00 a.m. y las 3:00 p.m.: entre 10 y 13. En el caso de los días de semana, la menor diversidad de es en los horarios de las 5:00 a.m. y a las 7:00 p.m.: 6 productos. Sobre los trabajadores vinculados al transporte, los jaladores

están más presentes los fines de semana en la tarde-noche, la única data de la paradero está a lo largo del día laboral al igual que los fines de semana. La policía aparece intermitentemente hacia las horas punta del día: 7:00 a.m. y 8:00 a.m.

En el caso del paradero de San Luis, este es el de menor cantidad de trabajadores de la vía pública entre los tres del transporte tradicional. Esto se puede relacionar con que es también el único caso que, en la proporción de trabajadores, los ambulantes tienen mayor presencia que los de stand móvil, una tendencia inversa a la general de la ruta. Del mismo modo que en el paradero de la Vía Expresa, hay una menor concentración de ambulantes, pero que no es tan diferente al paradero de mayor presencia de estos actores: 54 frente a los 66 en Aviación. La mayor concentración de ambulantes se encuentra hacia los horarios entre la mañana y la tarde: 9 a las 11:00 a.m. y 12 a las 3:00 p.m. La concentración de stands móviles es baja: entre 1 y 2 por horario. El promedio de diversidad de productos por horario es de 2.7, el promedio más bajo entre los tres casos del transporte tradicional. En general, no hay mucha diversidad (cifras entre 1 y 4 diferentes productos por horario) con la única excepción de las 7:00 a.m. que hay 7 productos diferentes de venta.

3.4. Apuntes finales: perfilando a los actores sociales en los paraderos de transporte

Habiendo desarrollado los diferentes aspectos generales sobre los trabajadores de la vía pública en relación con el tipo de ocupación que tienen, su frecuencia horaria, la cantidad de productos por horarios y la diversidad de productos asociados a dinámicas horarias es que se pueden proponer perfiles sobre los actores sociales en los paraderos de transporte. Vienen a ser principalmente cuatro tipos de actores en los paraderos: trabajadores vendedores, trabajadores de transporte, otros actores sociales y transeúntes. En el caso de los trabajadores vendedores, vienen a ser los actores sociales de mayor permanencia y frecuencia en los paraderos. Los vendedores ambulantes y carretilleros tienen una ocupación en constante movimiento por los paraderos

y zonas aledañas (ver cuadro 8). En cambio, los vendedores de stand móvil, kiosqueros y vendedores con bolsas tienen diferentes grados de presencias más sedentarias en los paraderos.

La presencia de los trabajadores de transporte se da usualmente según los horarios en los que operan los sistemas de transporte a los que están vinculados. Estos son los casos de los dateros, ticketeros, inspectores y jaladores. En cambio, los serenazgos no se encuentran vinculados a un tipo de sistema de transporte, por lo que tienen una ocupación más itinerante de los paraderos. Sobre las dinámicas asociadas a la ocupación de los trabajadores del transporte hay un contraste entre los dateros y los inspectores municipales. Los dateros tienen una ocupación que les permiten generar interacciones y relaciones afectivas con los diferentes actores que pasan por el paradero donde trabajan y los identifican como “los titulares del paradero”, esto se vincula a las nociones del habitar al establecer un orden espacio-temporal. En cambio, los inspectores municipales no generan un vínculo tan fuerte en los paraderos del nuevo sistema de transporte.

Cuadro 8: Tipo de ocupación de los actores sociales en los paraderos

Tipo de actores sociales	Especificidad	Tipo de ocupación de paraderos
Trabajadores vendedores de la vía pública	Ambulantes	
	Stand móvil	
	Carretilla	
	Kioscos	
	Bolsas	
Trabajadores de transporte	Dateros	
	Inspectores	
	Serenazgos	
	Ticketeros	
	Jaladores	
Otros actores sociales	Difusores religiosos	
	Limosneros	
	Lustradores de zapatos	
	Seguridad privada	

	Promotores		
	Transeúntes		
Detalle de colores:	Presencia más sedentaria	Constantemente desplazamiento	Ocupación variada

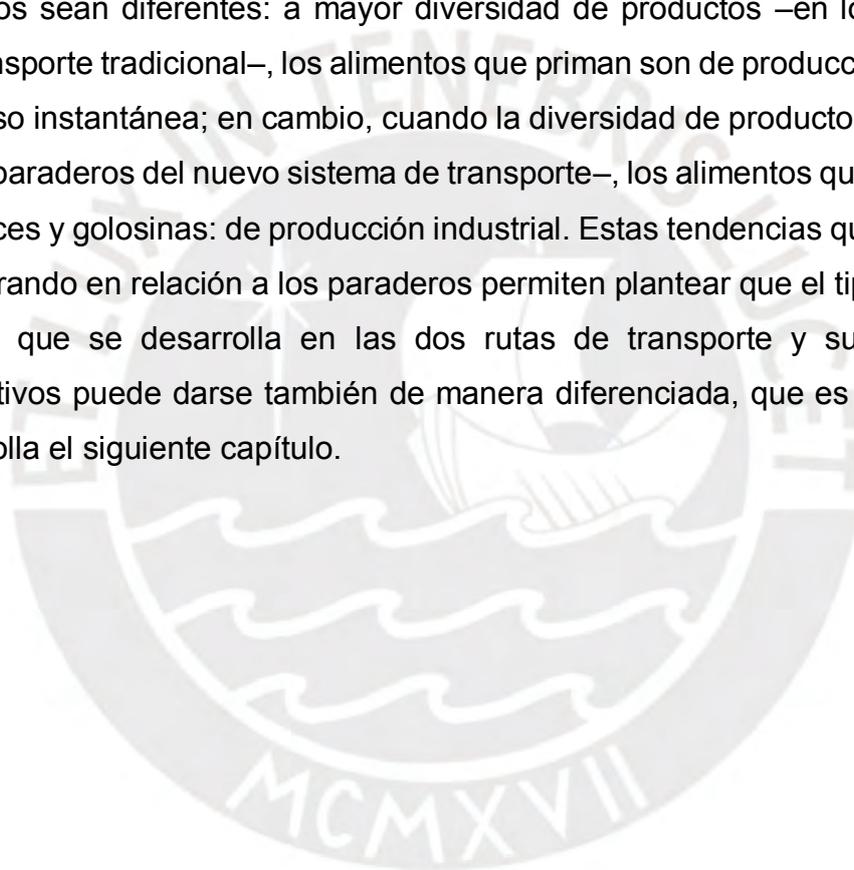
Fuente: Elaboración propia

Los actores sociales que no son trabajadores vendedores ni trabajadores del transporte tienen diferentes formas de ocupación de los paraderos. Mientras que los difusores religiosos, lustradores de zapatos y agentes de seguridad tienen una presencia más bien sedentaria, los promotores y limosneros tienen una mayor disposición al desplazamiento. Esto es llamativo en el caso de los lustradores de zapatos sí tendrían la facilidad para desplazarse, pero optan por quedarse en alguna parte de la calle para que ahí lleguen sus clientes. En el caso de los difusores religiosos y limosneros, su presencia está únicamente vinculada a los paraderos del nuevo sistema de transporte. Los lustradores de zapatos, agentes de seguridad y promotores están más vinculados al mismo tipo de paraderos, aunque tienen una presencia menor en el caso del transporte tradicional. Sobre los transeúntes, tienen diferentes formas de ocupación de los paraderos y son claves ya que la aglomeración y la recurrencia de estos actores generan los encadenamientos que permiten la actividad laboral de los trabajadores de la vía pública.

En relación a las características generales de los trabajadores de la vía pública vinculados a los paraderos, hay ciertas relaciones que se han podido identificar. En primer lugar, en los paraderos del transporte tradicional existe una mayor proporción de vendedores desde stands móviles que de vendedores ambulantes, además de tener una considerable mayor cantidad de vendedores que trabajan próximos a sus paraderos. En el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte la relación es inversa. Estos hallazgos responden a que es en los paraderos de transporte tradicional en los cuales se entablan redes de vendedores más fuertes cuya actividad laboral no implica que vayan hacia sus clientes, sino que estos ya identifican los paraderos no solo como el lugar donde

se espera el bus, sino también como espacio de consumo en el cual se pueden ir comprando algunos productos: ante una demanda móvil, el tipo de oferta ya no requiere del mismo grado de movilidad.

La diferencia también se hace presente en relación con las particularidades de la venta. Hay una relación entre mayor cantidad de trabajadores de la vía pública y mayor diversidad en la oferta. En el mismo sentido, la variación en la diversidad de los productos lleva a que las características de los productos más vendidos sean diferentes: a mayor diversidad de productos –en los paraderos del transporte tradicional–, los alimentos que priman son de producción artesanal e incluso instantánea; en cambio, cuando la diversidad de productos es menor –en los paraderos del nuevo sistema de transporte–, los alimentos que priman son los dulces y golosinas: de producción industrial. Estas tendencias que se han ido encontrando en relación a los paraderos permiten plantear que el tipo de habitar urbano que se desarrolla en las dos rutas de transporte y sus paraderos respectivos puede darse también de manera diferenciada, que es hacia lo que desarrolla el siguiente capítulo.



CAPÍTULO 4: FORMAS DE HABITAR LOS PARADEROS: EL ESPACIO PÚBLICO EN DISPUTA

La ciudad que verdaderamente permanece, la que sobrevive a los cambios morfológicos, sociológicos o culturales, es la que va componiendo los acaeceres furtivos, las pasiones azarosas, los avatares infinitos que obedecen a una lógica desperdigada y sonámbula, cuyos protagonistas son un magma de desconocidos que viven toda su vida cruzándose unos con otros y, de vez en cuando, unos a otros (Delgado: 2007, pp. 62).

Esta sección tiene como objetivo principal identificar cuáles son las formas de habitar que desarrollan los trabajadores de la vía pública que tienen una estadía más permanente en los paraderos. Además, se busca relacionar este habitar urbano con las lógicas de transporte existentes en los dos tipos de paraderos existentes; de esta manera, poder proponer algunas nociones de generalización sobre cómo es que se desarrolla la relación entre transporte y espacio público desde el contexto de los paraderos.

El análisis de las formas de habitar los paraderos trasciende una consideración funcional del sistema de transporte. No se trata solamente de pensar que los paraderos son espacios destinados a que las personas esperen sus buses. Tampoco se limita al mobiliario urbano en el cual las personas aguardan un vehículo para realizar un desplazamiento. Es alrededor de estos espacios que se van tejiendo una serie de actividades que complejizan el carácter de los paraderos en relación a la ciudad, que lo demarcan como un espacio social que va más allá de la dimensión física y donde se expresan nuevas realidades urbanas (Crossa: 2008).

La necesidad de desplazamiento lleva a que en los paraderos se dé una constante rotación entre personas esperando vehículos de transporte público. La concentración de personas viene a ser una oportunidad de negocio para los trabajadores de la vía pública, al ser una demanda latente de ciudadanos que realizan un conjunto de prácticas cotidianas no vinculadas a los domicilios o espacios barriales. Es la existencia de una demanda cada vez más móvil, lo que lleva a que la oferta también se tenga que plantear desde un carácter móvil

(Cosamalón: 2018). Ejemplificando, los kioscos con sus diarios visibles son un espacio informativo en el cual muchas personas llevan a actualizarse desde las portadas de los principales periódicos del país, pero también se adaptan a las disposiciones móviles de los posibles compradores como es el caso de la venta de periódicos hacia los conductores de vehículos privados aprovechando los semáforos en rojo.

Los paraderos vienen a ser oportunidades para un conjunto de personas cuya práctica laboral no está vinculada a un trabajo en planilla con horarios preestablecidos, un sueldo mínimo y derechos laborales. La práctica laboral de los trabajadores de la vía pública está determinada por un grado de incertidumbre en el cual las horas diarias que se vayan a trabajar están en directa relación con la ganancia que se vaya a tener. Esta necesidad de generar ganancias diarias para afrontar el día a día lleva a que, más allá de licencias o permisos municipales no concedidos o no solicitados, las calles se conviertan en espacios de oportunidades laborales, dada la gran circulación peatonal.

Los paraderos no son la excepción a esta tendencia de las calles ya que en estos lugares los trabajadores de la vía pública se consolidan como los actores sociales que tienen una mayor permanencia. Esta viene a ser la primera dimensión de la importancia del estudio de las dinámicas sociales y las formas de habitar específicas de los trabajadores de la vía pública: su sentido de constante permanencia que implica un factor de influencia en cómo se genera todo un conjunto de encadenamientos alrededor de los paraderos. La segunda dimensión, en contraposición con el sentido de las rutas de transporte y sus espacios vinculados como espacio de flujos, se refiere al estudio de las formas como los trabajadores de la vía pública se relacionan con su entorno: las formas de habitar, las respuestas ante un orden ajeno, la generación de territorialidades y la consideración de las *tácticas urbanas*.

4.1. El habitar desde las primeras disposiciones y según el perfil de los actores públicos

Dentro de la consideración de las dinámicas sociales de los trabajadores de la vía pública es importante indicar las formas como se distribuyen espacialmente y cómo es que se ubican. Estas vienen a ser nociones diferentes ya que la distribución refiere a cómo es que de manera general se puede percibir la ubicación de los trabajadores alrededor de los paraderos. En cambio, la ubicación tiene que ver con cuáles son los motivos personales por los cuales las personas prefieren una determinada disposición espacial en su práctica laboral. De esta manera, la distribución es el mapa general sobre la ubicación social, mientras que la ubicación vendría a ser la motivación, que también puede estar marcada por un tipo de socialización, particular de cada trabajador de la vía pública.

4.1.1. Distribución espacial y la ubicación, la primera táctica urbana de los trabajadores de la vía pública

La ubicación vendría a ser la primera *táctica urbana* (De Certeau: 1996) presente por parte de los trabajadores de la vía pública. Desde un lugar del otro, las *tácticas* deben actuar con el terreno que le impone y organiza una ley de fuerza extraña. Siempre desde una posición de retirada, de previsión y de recogimiento de sí mismo. Esto en contraposición con las *estrategias urbanas*, como las relaciones de fuerza imperantes en el lugar determinado de los paraderos de transporte. El trabajo ambulatorio se organiza según una serie de dificultades vinculadas al estigma existente sobre este tipo de trabajo en la vía pública. Ante esto, deben de estar con una atención constante sobre qué espacio es el mejor para establecerse.

Existe una diferencia en la distribución espacial de los trabajadores de la vía pública en relación a los paraderos de las dos rutas comparadas. En el caso de los paraderos del transporte tradicional, hay una mayor proximidad hacia los

paraderos que en el nuevo sistema de transporte. Como se puede identificar en los gráficos siguientes (Gráfico 24), la distribución de los trabajadores de la vía pública se realiza alrededor de los paraderos, aunque de una manera un poco más dispersa. Los gráficos 24 y 25 buscan ser igualmente comparables en tanto el primer mapa de cada caso es del paradero de Aviación (con Javier Prado y Canadá, respectivamente) hacia horas de la noche, mientras que el segundo mapa es de otro paradero de la respectiva ruta de transporte hacia horas de la mañana. Dentro de los mapas de distribución espacial que se hicieron de los paraderos según las diferentes frecuencias horarias, se buscaron aquellos más representativos y que permiten ejemplificar mejor los casos.

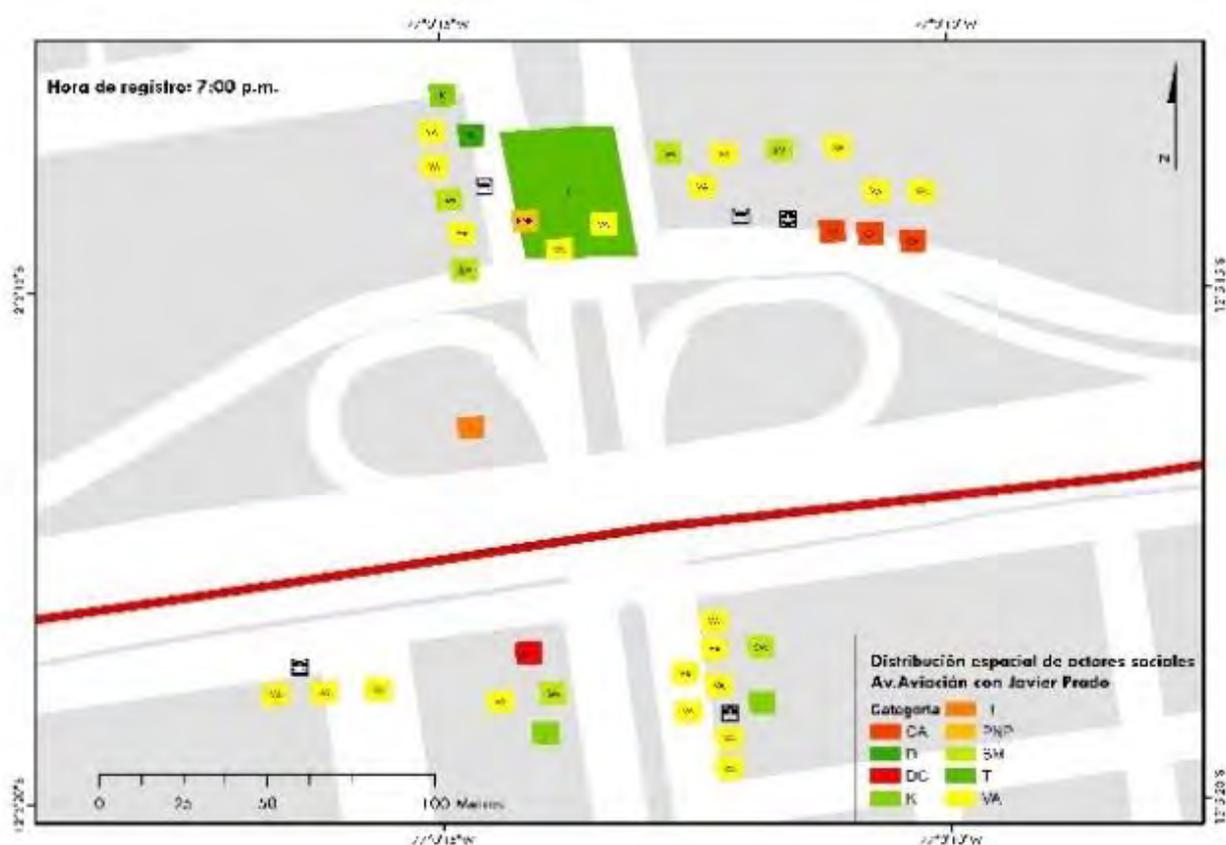
En los paraderos del transporte tradicional (Gráficos 25) se forman líneas hacia los lados de las veredas en las que se van organizando los trabajadores, que se pueden identificar como una suerte de “corredores”. Esto se puede entender como una expresión de cómo es que el espacio físico del paradero termina siendo rebasado por las prácticas sociales vinculadas a él. De esta manera, los límites del paradero no vienen a ser solamente una configuración física, sino que se desarrollan en relación a la territorialidad que generan los trabajadores de la vía pública: existe una proclamación de territorio y una forma de ordenar las actividades que no responde a una *distribución aleatoria* (Joseph: 1999), además de una importancia en la corporeidad de los actores en mención (Lindón: 2014)

Una mayor cantidad de trabajadores de la vía pública influye en el hecho de que la distribución hace necesario organizar la presencia compartida de trabajadores en los paraderos de transporte. Esto se produce así porque llega a existir un sentido de territorialidad que se puede entender desde una noción de conflicto (Joseph: 1999) al haber regiones de apropiación de carácter exclusivo⁴¹. Esta territorialidad en el espacio público de los paraderos marca el carácter interactivo y social de los lugares. Sobre eso, es que se van tejiendo un

⁴¹ Se entiende esta territorialidad como exclusiva en tanto la observación continuada por meses de la ubicación de los stands móviles sí responde a un patrón en la cual la ubicación del día anterior viene a ser la misma del día siguiente: una noción de que es un lugar de uno.

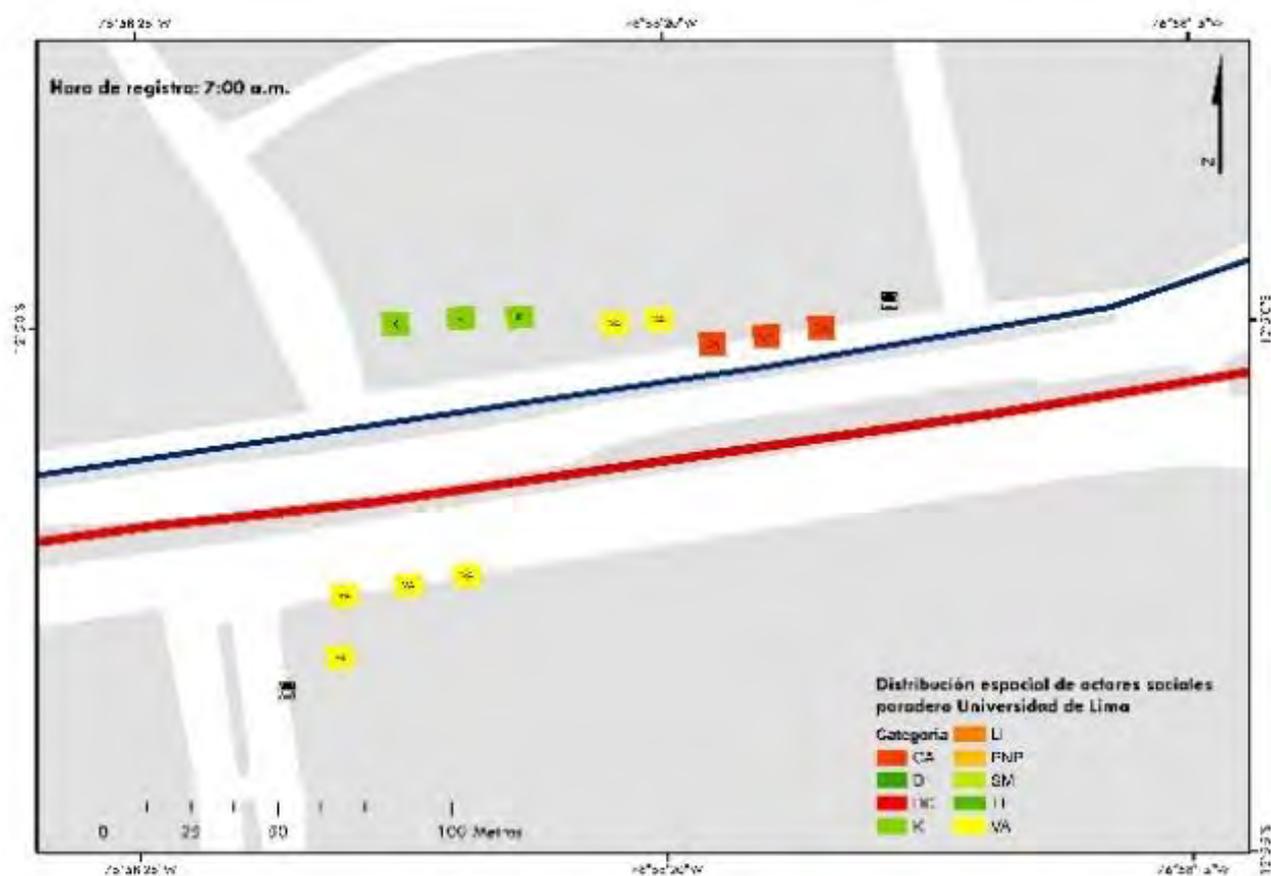
conjunto de relaciones entre los trabajadores de la vía pública: se van marcando tensiones, arreglos, organizaciones, alianzas y demás. Las tensiones generadas por la territorialidad se pueden entender en relación con la historicidad de la expresión de poder del espacio público (Salcedo: 2007) ya que los arreglos que se generan datan de la previa identificación de los otros actores que generan territorialidades en los paraderos y la búsqueda de un habitar común.

Gráfico 24: Distribución espacial de trabajadores de la vía pública en paradero del Nuevo Sistema de Transporte: avenida Aviación con avenida Javier Prado



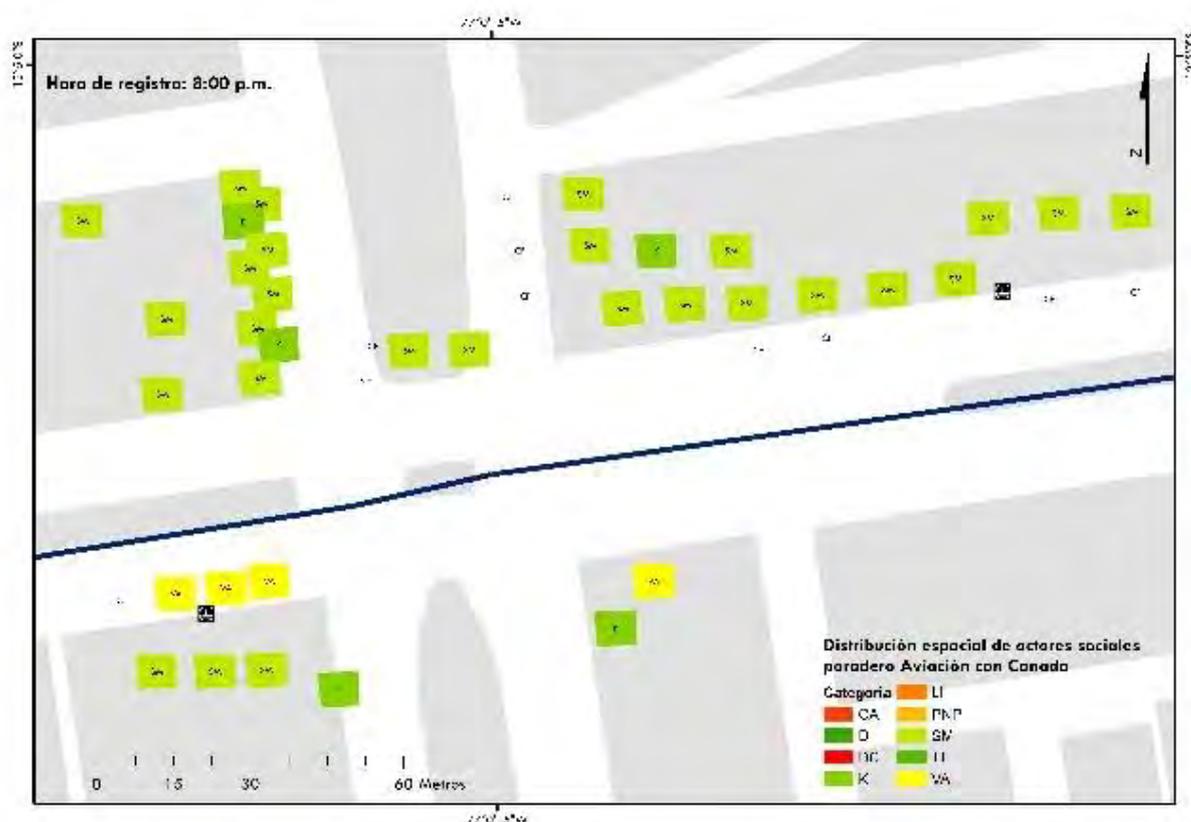
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 25: Distribución espacial de trabajadores de la vía pública en paradero del Nuevo Sistema de Transporte: Universidad de Lima



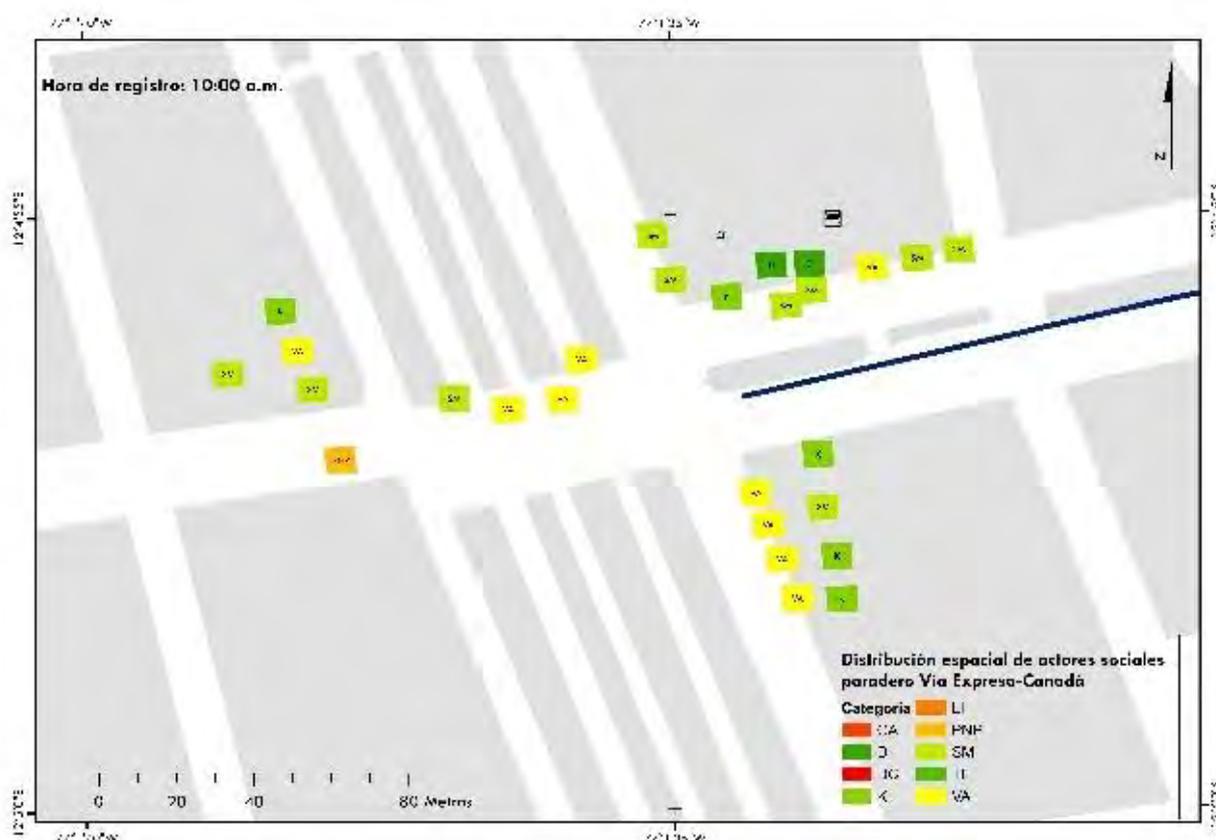
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 26: Distribución espacial de trabajadores de la vía pública en paradero del Transporte Tradicional: avenida Aviación con avenida Canadá



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 27: Distribución espacial de trabajadores de la vía pública en paradero del Transporte Tradicional: avenida Vía Expresa con avenida Canadá



Fuente: Elaboración propia

Existen diversas razones por las cuales los trabajadores de la vía pública optan por la elección de cierto segmento de la calle para realizar su práctica laboral cotidiana. Desde un posible sentido común, esta se plantea según el criterio de poder llegar a una mayor demanda para poder generar mayores ingresos. Sin embargo, es desde la consideración de la elección de la ubicación como una táctica urbana, distinta a un orden público, que esta elección se complejiza. Se produce una situación conflictiva entre la búsqueda de ubicarse en los lugares de mayor circulación de transeúntes (que es donde se puede generar la mayor venta ambulatoria) y el querer evitar las acciones de fiscalización y amedrentamiento por parte de los trabajadores municipales

(también considerados trabajadores de la vía pública). El habitar, en tanto establecimiento de un orden espacio-temporal y una apropiación del mundo (Duhau & Giglia: 2008), se plantea de manera complicada desde la primaria práctica de la ubicación.

De todos modos, la magnitud de la venta no deja de tener una alta relevancia al ser el principal sentido de ubicación indicado por los trabajadores. Sin embargo, esta racionalidad no es la única existente al ser la ubicación parte de una consideración más amplia sobre un contexto adverso para los trabajadores de la vía pública en el que la mayor venta es una de las consideraciones a tener en cuenta. Por un lado, se encuentran factores como: el clima, la disposición de la empresa para la cual se trabaja y el constante tránsito entre diferentes lugares, nociones que no responden directamente a las dinámicas sociales en los paraderos de transporte del nuevo sistema de transporte. Por otro lado, están temas como: las costumbres, las disposiciones municipales y los acuerdos entre los propios trabajadores. Si bien estos temas también vienen a ser puntuales en tanto no han sido mencionados ampliamente por los entrevistados, se pueden señalar como microrrelatos individuales sobre la ubicación en la calle, como parte de su forma de experimentar la ciudad.

La localización como la primera práctica de habitar el espacio urbano mediado por las tensiones de poder propias de las tácticas urbanas, se complejiza en los casos de los trabajadores de la vía pública ubicados en las zonas señaladas previamente como aquellas que no forman parte del área de estudio (dada la ausencia de relación con las dinámicas de los paraderos). Se pueden comentar dos ejemplos relevantes: El primer caso es el de la ubicación desde un sentido de vigilancia y atención ante la llegada de camiones de fiscalización: no hacia el medio del puente para no ser visto, sino hacia uno de los costados para poder escapar; el segundo caso, es el de la ubicación en filas dentro de las cuales hay una distribución que permite generar una mayor venta⁴².

⁴² Este es el caso de un grupo de señoras que compartían la venta de una gran variedad de panes. Se ubicaban en filas y comentaban que se turnaban sobre quien es la señora que

Este proceso en el que se complejizan las lógicas de ubicación se acentúa más cuando ya se hace mención a los casos en los paraderos del transporte tradicional donde los sentidos de ubicación no sólo son más complejos, sino también más diversos e incluso generan contraposiciones claras y tensiones entre los propios trabajadores. En el caso de los paraderos de esta ruta de transporte, el principal criterio para la localización no es el de la mayor venta posible, pese que por sentido común es posible suponerlo. Los motivos son diversos y se pueden organizar según tres nociones: a) disposiciones externas, b) relaciones con otros actores sociales y c) criterio personal.

En el primer caso, se encuentran los trabajadores de la vía pública que fueron objeto de una reubicación municipal como fue el caso de una kiosquera que vendía en la berma central de la avenida Canadá, pero fue reubicada al ampliarse la avenida⁴³, otro caso es la forma como las municipalidades disponen los kioscos, esto señala tanto la necesidad de ubicarlos en algunas esquinas, como también que no se ubiquen tantos en un solo lado de la avenida generando mucha concentración y pudiendo dificultar el tránsito peatonal. El último caso de disposiciones externas hacia la ubicación es el señalar que una agente de seguridad les pide que se muevan: no fuerza, solo indica. Los criterios de ubicación según disposiciones externas tienen en los kioscos (stands principalmente no móviles) su principal tipo de trabajadores de la vía pública.

El segundo caso, el de las relaciones entre actores, responde tanto a un situarse temporalmente en el lugar, como las tácticas de organización. El situarse temporalmente en el lugar implica conocer que hay otros trabajadores de la vía pública que han llegado antes y que su disposición lleva que esas se consideren zonas ya ubicadas por lo cual uno, el nuevo, debe moverse a otro lado. Esto tiene en la noción de que: “cada lado tiene su dueño” su más clara expresión. Las tácticas de organización tienen que ver con cómo se desarrolla un tema

estaba hacia uno de los extremos de la fila: son las de esa ubicación las que generan más venta: *“Yo estoy los martes y viernes hacia este extremo para poder vender más, luego turnamos”*.

⁴³ Esta señora kiosquera comentaba no estaba de acuerdo con esta reubicación ya que la cantidad de venta había disminuido al ya no encontrarse por donde caminan los estudiantes de la Universidad de Lima en su ruta del paradero al centro de estudios.

organizado sobre qué trabajador se ubica en qué parte del paradero del conjunto, de esta manera se abarca más lugares y no se entran en competencia.

El tercer caso, el del criterio personal, se encuentra tanto con los trabajadores que se ubican donde hay bastante flujo de personas como con otros casos: una señora específica dijo: “sólo vine y ya”, la proximidad a la vivienda (vendedor que se ubica en una sección del paradero Aviación-Canadá porque ahí está cerca de su casa en La Victoria), el miedo a la zona rígida (no ubicación en San Borja por ese tipo de zona), riesgo personal (“es zona rígida, pero hay que arriesgarse, en ningún lugar se puede vender así que yo me arriesgo acá”), porque es la zona del paradero donde menos botan, por necesidades relacionadas con la venta, como es el caso del chaperero que necesita un retiro para trabajar y se ubica donde ha conseguido dicho retiro. Otros temas vienen a ser la noción de ubicación según la competencia que aumenta con los trabajadores venezolanos y la venta como un tránsito entre diferentes calles y zonas de la ciudad (vendedor de paltas que trabaja principalmente en torres de Limatambo, pero vende en lo que se dirige allá).

4.1.2. Acción de actores públicos: ¿solamente la materialidad del orden público?

El actor público viene a ser, en palabras de Joseph, el ostentador de poder en las calles al plantar un tipo de organización de las actividades que se desarrollan (1988, pp. 38), que viene a ser el orden público. Sus prácticas en el espacio público se pueden considerar como *estrategias urbanas* (De Certeau: 1996) en tanto hay una “postulación de un lugar susceptible de ser circunscrito como algo propio y de ser la base de administrar las relaciones como una exterioridad (trabajadores de la vía pública)”. Sin embargo, partiendo de la práctica cotidiana de los actores públicos –y no solamente de su rol normativo–, se puede identificar cómo se relacionan y generan arreglos con otros actores sociales. De este modo, se puede llegar a matizar la afirmación sobre el sentido totalizador de los actores públicos como la materialidad del *orden público* mediante un sentido de *estrategias urbanas*.

Los principales tipos de actores públicos vienen a ser los relacionados con aspectos de seguridad, fiscalización y organización. Estos vienen a ser: los policías, los serenazgos y los inspectores del corredor complementario. Los comentarios sobre el accionar de estos actores no responden a un tipo de paradero de un sistema de transporte ya que en ambos casos se desarrollan de manera similar. Un primer tema tiene que ver con que no existe una noción clara de la articulación entre los operadores portadores de los diferentes chalecos mencionados páginas atrás.

Profundizando las cuestiones de seguridad, fiscalización y organización, se puede identificar que estas funciones se pueden ir entrecruzando o encontrando matices. Por ejemplo, en el paradero Aviación-Javier Prado, los corredores complementarios no se detienen solamente en el paradero en sí mismo, sino que se utilizan otras secciones de la calle para que los buses se detengan, de esta manera, se hace uso de las características del lugar para que no se generen colas tan largas. Otro tema es cuando los policías regulan la circulación de vehículos a fin de que sea más fluida. Cuando el trabajo de estos agentes públicos es parte de un operativo policial⁴⁴, guardan mayor rigor con los conductores y la aplicación de multas. En el caso contrario –cuando no se encuentran en un operativo–, tienen una disposición más bien hacia evitar la congestión vehicular, haciendo que los vehículos no se concentren hacia la zona de ingreso de los buses de transporte público.

La organización de los paraderos en base a una circulación inmediata también se hace visible en la experiencia peatonal y en el accionar de los agentes públicos. Es el caso de un grupo de reporteros televisivos que buscaban grabar un programa hacia el ingreso a la estación “La Cultura” de la Línea 1 del Metro de Lima: se generó una discusión ya que los policías les pedían que se retiren ya que no facilitaban una rápida circulación, mientras que los reporteros respondían señalando que no estaban impidiendo el paso de nadie. Termina

⁴⁴ Estos operativos se realizan según la disposición de un policía de mayor rango que identifica una zona como de mayor congestión. No responden a un horario o lugar específico, aunque sí hay zonas referenciales en las que se presentan con mayor frecuencia.

imperando un sentido de una acelerada circulación desde la acción normativa de los agentes públicos.

Así como existe un entrecruzamiento de funciones del orden público, también se encuentran situaciones conflictivas dentro los operadores del orden público. Un caso claro fue un desencuentro entre un conductor del Corredor Rojo y una operativa de fiscalización del mismo servicio que estaba ubicada en el paradero: el conductor se pasó el paradero sin detenerse a recoger paraderos pese a las señas que le hacía la operadora. Finalmente, esta trabajadora llamó a un inspector de chaleco amarillo para tomarle una foto a la placa del bus de transporte público para una posterior notificación. El rol del actor público como operador de un organizador de las actividades que se desarrollan, termina siendo conflictivo en tanto se entrecruza con otros actores públicos por la falta de un sentido más articulado de sus funciones y la preponderancia de un sentido de recojo de pasajeros (y demanda de desplazamientos) que se termina imponiendo.

4.2. Territorialidad, disputas, conflictos, organizaciones y socialización en los paraderos

Como se ha ido viendo, las tácticas urbanas en tanto ejercicio de resistencia ante un poder imperante en el espacio público, son parte de las prácticas del habitar urbano de los trabajadores de la vía pública. Al no tratarse de personas cuya práctica laboral está caracterizada necesariamente por criterios de legalidad o legitimidad pública, lo que prima es una serie de repertorios que les permite, en términos de Duhau y Giglia (2008, pp. 24) colocarse dentro de un espacio-temporal al mismo tiempo que establecerlo. De esta manera, si bien la actividad central es el trabajo en la vía pública, este tipo de accionar se encuentra en relación con una serie de otras disposiciones complementarias que marcan un ritmo cotidiano además de formas de organizarse entre los propios trabajadores.

4.2.1. Las diversas tácticas urbanas de los trabajadores de la vía pública en los paraderos

Se han encontrado diferencias en relación al carácter de las tácticas urbanas de las que parten de los trabajadores de la vía pública entre los paraderos de los dos tipos de rutas de transporte. Se parte desde una noción sobre cómo es que la *táctica* se genera tomando –o no– en cuenta la presencia de otros actores sociales más allá de los vínculos familiares. De este modo, se identifica que las tácticas urbanas de los trabajadores de la vía pública vinculados a los paraderos del nuevo sistema de transporte responden principalmente a criterios individuales o familiares de organizar su actividad laboral. Estas nociones son similares según los diferentes tipos de trabajadores de la vía pública: aquellos vinculados a las dinámicas de transporte, aquellos que vienen a ser parte del ambulante y aquellos otros con una estadía más fija.

Entre los actores vinculados al transporte, se puede identificar a los colectiveros y a las motos lineales como aquellos actores que buscan recoger pasajeros en una parte del paradero que no esté siendo supervisada por los agentes públicos. Esta práctica responde justamente a la noción de una táctica urbana individual en la que se busca generar mayor recojo de pasajeros. Otro actor del transporte con tácticas urbanas similares es el ticketero afuera de la estación de la Línea 1 del Metro de Lima. Estos actores desarrollan sus tácticas laborales (y urbanas) de tal forma que generan una forma de habitar que establece un orden espacio-temporal a las afueras de la estación del tren: una sección donde ofrecen su servicio mostrando su tarjeta y haciendo gestos para llamar la atención, otra donde van organizando las colas de ingresantes a la estación según la infraestructura de la estación y una última –la no usada por ellos– donde están los otros ingresantes que no son sus clientes.

Gráfico 28: Tácticas laborales (y urbanas) de ticketeros



Fuente: Elaboración propia

Dos ejemplos útiles sobre las tácticas de ubicación de los trabajadores de la vía pública en los paraderos de Javier Prado vienen a ser los casos de otros dos trabajadores de la vía pública: una vendedora ambulante de panes y un vendedor ambulante de frutos secos. “Elijo vender acá porque de acá miro que vienen los camiones (de fiscalización) y puedo escapar” (Vendedora ambulante de panes, paradero de Jockey-Evitamiento) y “Yo llevo vendiendo hace 1 mes. Ahora vendo esto (frutos secos) porque esta zona es más de sector A y B que compran estas cosas” (Vendedor ambulante de frutos secos, paradero Aviación-Javier Prado). En ambos casos viene a ser una decisión tomada individualmente ya sea por tener una mejor precaución frente al control de fiscalización, en el primer caso, o por buscar una mejor venta orientándose a un público específico.

Entre los trabajadores de la vía pública que se encuentran en constante movimiento, existen tanto formas individuales como familiares de organizar su

actividad laboral. En relación a las prácticas individuales, se encuentran los casos de los vendedores de dulces y golosinas que van subiendo a buses para vender más, o un vendedor que tiene una caja en vez de un stand móvil para poder desplazarse con rapidez y de manera disimulada ante la aparición de agentes de fiscalización. Otra práctica individual viene a estar relacionada con los tiempos de venta. Este caso viene a ser el de los vendedores que aprovechan los semáforos en rojo para ofrecer sus productos hacia los conductores de vehículos motorizados: van vendiendo hacia los transeúntes y cuando el semáforo hace que un grupo considerable de carros se detenga, venden hacia los conductores.

No todas las tácticas urbanas que ocurren en los paraderos vienen a tener formas de organización individuales. Se pudo identificar que una manera distinta de organizar, que no se encuentra tan difundida, viene a ser el caso de los trabajadores que venden junto a familiares o entre familiares, en lo que reproducen unidades domésticas (Pok y Lorenzetti: 2007) en la ocupación del espacio público. Un primer ejemplo es el de una familia que se distribuye turnos sobre el trabajo en el kiosco como negocio familiar: los fines de semana están los hijos, y ya los otros días uno de los dos padres. Un segundo ejemplo vendría a ser el caso de un señor heladero que trabaja junto a su pareja y que tienen que manejarse –de manera precaria– para también cuidar su hijo, ya que “no tienen donde dejarlo”.

Es interesante de señalar que las tácticas no sólo responden a sentidos racionalizados de organizar la actividad laboral. Este es el caso de una vendedora que había tenido muchos problemas en los permisos para poder vender y que consideraba que la conversión al cristianismo le ayudaba a tener menos problemas con fiscalización. Otro caso, transversal a los diferentes paraderos de los dos tipos de sistemas de transporte, es el de las actividades de cuidado que tienen las mujeres hacia actividades como llevar a sus hijos al colegio o poder vender junto a ellos para que tengan con quien estar. Esto se diferencia con sentidos más instrumentalizados de llevar las tácticas de venta:

“Los de fiscalización no me quitan la mercadería porque trabajo con mi niña. Sino sí me quitarían” (Vendedora ambulante de audífonos, paradero de Aviación con Javier Prado).

Recapitulando, las formas de habitar en los paraderos del nuevo sistema de transporte, no suponen, dentro de los casos identificados, una forma de organizar su práctica laboral cotidiana de manera colectiva. Tienen que ver con formas de obtener una venta más rápida, un recojo de pasajeros disminuyendo la posibilidad de multas, el buscar evitar que fiscalización se lleve los productos de venta y sentidos familiares de venta. Se puede terminar señalando que si bien existe un tipo de interrelación en el sentido de dónde se van a ubicar y la interacción amical entre trabajadores, lo que prima en su organización tiene que ver con tácticas individuales, no articuladas entre los propios trabajadores. Esto lleva a que sean respuestas específicas a una forma de organizarse y de habitar en relación a los paraderos de transporte.

Lo curioso de cómo se han configurado las prácticas de habitar de los trabajadores de la vía pública en los paraderos del nuevo sistema de transporte es que sí se llegan a establecer formas más complejas y colectivas de habitar en espacios próximos, aquellos señalados previamente como no pertenecientes a las dinámicas de transporte, sino a otras actividades próximas. Esto es lo que se genera en el caso de los puentes peatonales de la Universidad de Lima y, de manera más detallada, el del Jockey además de la vereda que conecta el Trébol de Javier Prado con el paradero de Evitamiento. Es en este último lugar que se ha llegado a formar una asociación de vendedores ambulantes que ya tiene más de 10 años e incluso se ha dividido en dos asociaciones por problemas internos⁴⁵: los “Lanceros del Trébol” y “Paradero Trébol”.

La sección que abarcan estos trabajadores de la vía pública llama la atención por la diversidad de oferta (ropa de abrigo, lentes de sol, productos

⁴⁵ Del lado oeste de la sección se encuentran los “Lanceros del Trébol” y del lado este aquellos del “Paradero Trébol”. Comentaban que la división se produjo por problemas en relación a la elección de sus representantes.

tecnológicos, frutas, platos envasados de almuerzo, dulces, etc.) y la gran cantidad de stands móviles de venta⁴⁶. Estos trabajadores comentan que se organizaron tanto para el manejo cotidiano, como para la posterior formalización. El tipo de habitar de estos trabajadores es particular al tener esquemas de división espacial (la ubicación que tiene cada uno de sus puestos) y turnos de venta⁴⁷ según horarios (mañana, tarde, noche). Se desarrolla un nivel de complejidad en la organización social del habitar que involucra una ocupación del espacio público. Llama la atención que esto no ocurra en los paraderos del nuevo sistema de transporte que componen los casos de estudio.

En el caso de las formas de habitar existentes en los paraderos del transporte tradicional por parte de los mismos trabajadores de la vía pública, se puede evidenciar que se desarrollan formas más complejas y diversas. Lo más llamativo es que superan los planos individual y familiar que prevalecen en los casos presentados del nuevo sistema de transporte. Existen nociones de habitar según criterios de corporeidad y espacialidad (Lindón: 2014) que afianzan una manera más prolongada y colaborativa de establecerse en el lugar, como viene a ser la formación específica de organizaciones de trabajadores. En el caso de estas organizaciones, se llegaron a identificar hasta 3 tipos en los paraderos del transporte tradicional: los cancheros, los emolienteros y los dateros.

Una primera asociación, la que tiene un tipo de conformación más espontánea, viene a ser el caso de los cancheros, o vendedores de “palomitas de maíz”. Esta asociación se genera en tanto se llega a identificar una demanda latente alta, por lo cual el mismo trabajador del stand móvil que hace la cancha, no puede llegar hacia todos los posibles compradores. “Para ubicarnos nos distribuimos. Nosotros le compramos a los stands de cancha y nos distribuimos entre los cuatro lados de los paraderos” (Vendedor ambulante de cancha, paradero de San Luis-Canadá). Así como el vendedor de la cita comentaba su

⁴⁶ Se llegaron a contar más de 50 stands móviles, entre ocupados y desocupados a lo largo de los bordes de la sección peatonal.

⁴⁷ El propio dueño del stand puede alquilar su puesto según estos turnos de tal modo que trabaja, por ejemplo, en los turnos de mañana y tarde y en la noche aún percibe el ingreso del cobro del alquiler.

caso, él mismo señalaba que son los paraderos con mayor concentración de personas (transeúntes), aquellos a los que se les puede asociar con una mayor cantidad de *cancheros*⁴⁸, o trabajadores que venden palomitas de maíz en stands móviles.

“Pertenece a una asociación porque es mejor estar en conjunto, que haya un líder que sea la voz de uno. Nos dan un título que avala que podemos trabajar” (Emolientero, paradero de Aviación con Canadá). En esta cita se destaca la importancia que tiene el rol de liderazgo en la conformación de las asociaciones de los emolienteros. Este tipo de asociaciones tienen hasta 22 años (ASEV es la más antigua) y son las encargadas de generar los permisos para la venta ambulatoria de este tipo de bebidas, en la gestión de los trámites necesarios con las municipalidades: los permisos se otorgan a un nivel de agrupaciones, no de manera individual –aunque igual se comentaba que había algunos emolienteros que trabajaban sin permiso–. Los emolienteros inician a trabajar hacia las 4-5 de la mañana⁴⁹ y ya se encuentran para poder vender sus bebidas y alimentos para los trabajadores que inician sus jornadas laborales hacia las 6 de la mañana.

Si de por sí la formación de una asociación, la delegación de líderes y la gestión de los permisos ya implica un esfuerzo colaborativo que se sigue insertando dentro de lo que se entiende como las tácticas urbanas, esto no queda aquí, sino que implica otras tácticas vinculadas a la práctica cotidiana de la actividad laboral. En lo que refiere al cumplimiento de las horas, la mayoría de emolienteros permanecen entre una y dos horas más vendiendo para poder “aprovechar el tiempo”⁵⁰. Esto implica riesgos hacia el control de fiscalización

⁴⁸ Es el caso que se encuentra vinculado a los paraderos del cruce de las avenidas Aviación con Canadá, donde una vendedora de cancha trabajaba junto a más de diez repartidores de cancha que se orientaban hacia diferentes lados del paradero, llegando incluso a subir a los buses hasta una siguiente parada.

⁴⁹ El inicio de trabajo de los emolienteros empieza desde la compra de los ingredientes para luego pasar a preparar los insumos con los que generan las bebidas y alimentos que venden.

⁵⁰ Es el caso de una emolientera que comentaba que el permiso para su trabajo era hasta cierta hora, pero ante la interrogación sobre el hecho de que ya era más tarde que esa hora, señalaba que siempre buscan quedarse un rato más, en tanto generar un mayor ingreso.

que no avisa y puede llevarse los stands móviles en los cuales se trabaja. Los emolienteros varían los productos que van ofreciendo según la temporada del año. De esta manera, para verano venden jugo de papaya y de naranja, mientras que en invierno en lo que se concentran es en emolientes.

El tercer tipo de asociación que se ha identificado en los paraderos del transporte tradicional es el de los dateros: estos se suelen organizar de manera externa a las empresas de transporte. “Yo soy el titular del paradero. Somos una asociación de dateros. Estamos empadronados por la comisaría, y también “apadrinados” (Datero, paradero de San Luis-Canadá). De esta manera, se establecen alianzas oficiales y extraoficiales con policías, facilitando la estancia de unos sobre otros. Este mismo señor se identifica como el titular del paradero que puede darle la oportunidad residual a otros dateros para que trabajen con algunas de las rutas de transporte. De esta forma, se puede relacionar la táctica urbana sobre los acuerdos extraoficiales a los cuales puede llegar en el ejercicio de su trabajo, con habitar basado en el establecimiento de un orden espacio-temporal en el cual él termina interviniendo también sobre la legitimidad sobre la presencia de otros actores.

Otro tipo de sentido colectivo no asociado a una práctica laboral, sino a una nacionalidad, es el caso de los migrantes venezolanos. Como ya se señaló previamente, los últimos años el Perú experimentó un significativo proceso de inmigración de venezolanos buscando diferentes alternativas laborales. Este contexto permite explicar la gran cantidad de trabajadores de la vía pública de origen venezolano que se encuentran en los paraderos de las dos rutas de transporte puestas en comparación. La mención de la ausencia de un lugar propio como lo característico de las tácticas urbanas (De Certeau: 1996) se encuentra aún más acentuado en el caso de estos trabajadores, no solamente por su noción como parte del ambulante, sino también por la xenofobia existente, que vincula a esta nacionalidad con la inseguridad y el desempleo (Ramírez, Linárez, Useche: 2019).

Ante esta situación de doble vulnerabilidad, las tácticas urbanas se desarrollan de manera diferenciada. No es común que el ambulante venezolano genere formas de organización previas al empezar a trabajar en la vía pública, sino que es en el cotidiano del trabajo que se van reconociendo como compatriotas, se empiezan a saludar entre ellos y van tejiendo un *proyecto emocional* (Duhau y Giglia: 2008) y una voluntad de compartir la práctica laboral como parte de su habitar urbano. Estos procesos de irse identificando y compartiendo prácticas y experiencias no se desarrollan necesariamente de manera interpersonal, ya que en muchos casos los venezolanos venden junto a familiares, por lo cual las unidades de interacción son mayores a la noción de individuo-individuo. Esto se ejemplifica con un grupo de entre 5 y 10 venezolanos de diferentes regiones (dentro de los cuales se encuentran dos grupos diferentes de hermanos) que venden cancha en el paradero de San Luis con Canadá.

Otro tema relacionado con estos actores sociales fue las percepciones que generan por parte de los peruanos trabajadores de la vía pública—específicamente los que también conforman al ambulante— frente a su presencia. Al consultar sobre la presencia de venezolanos, los entrevistados no tienen mayor reparo en señalar que les supone una mayor competencia, lo que hace que las ganancias que puedan tener sean menores de las dadas previas a su presencia. Esto llama la atención, porque el comentario no es el mismo cuando se hace la señalización de que pueda haber mayor presencia de trabajadores de la vía pública de la misma nacionalidad. Se extiende una noción de territorialidad desde nociones de conflicto (Joseph: 1999) dada la búsqueda de que las regiones de apropiación sean de carácter exclusivo según un criterio de nacionalidad.

Como se ha venido desarrollando en esta sección del capítulo, los paraderos de transporte tradicional tienen la particularidad de que se establezcan formas de organización por parte de trabajadores según diferentes nociones de colectividades. De un modo semejante, la experiencia individual y familiar se diversifica y complejiza en comparación con el caso de los paraderos

del nuevo sistema de transporte. El caso más relevante es el de la constitución de una serie de “recorridos sociales”. Esta serie de desplazamientos forman parte de toda la jornada laboral –principalmente hacia el inicio o final de la misma– que tienen los trabajadores de la vía pública. El primer caso a presentar es el de una vendedora de choclo con queso que desde un stand móvil genera recorridos a una escala de distancia corta tanto al iniciar como a terminar su día.

“Yo trabajo hasta las 9 de la noche y de ahí dejo mi puesto al frente de una señora que conozco, ahí dejo mi puesto con candado y ella lo cuida” (Vendedora de stand móvil de choclo, paradero de Aviación-Canadá). El hecho de que no haya estacionamientos próximos a los paraderos. De este modo, el guardar los stands móviles de venta al momento que termina la jornada laboral resulta complicado. Desde esta ausencia de un mobiliario que facilite el desarrollo del habitar cotidiano de los trabajadores de la vía pública es que se busquen acuerdos con vecinos próximos a los paraderos para poder guardar los stands móviles ya sea en sus cocheras o al frente de sus casas⁵¹. La experiencia de trabajar en la vía pública no implica solamente un recorrido individual, sino que tiene que considerar los tiempos de los vecinos, la forma cómo se genera una relación y demás aspectos que forman parte de la socialización.

Si es que el caso de los vendedores de stand móviles implica un recorrido cotidiano con prácticas de sociabilidad, en el caso de los vendedores de fruta de carretilla, estos recorridos son en relación con otros lugares, a una escala de distancia mayor. Los fruteros van a los mercados entre las 4 y las 5 de la mañana para poder comprar de los primeros lotes de frutas (especificidad en los plátanos) y de ahí dirigirse hacia los paraderos para empezar con la venta. La ventaja de contar con una carretilla es que posibilita que, en algunos casos, puedan escapar más rápido cuando llegan los agentes de fiscalización. Además, les permite que su venta no esté restringida a un solo lugar. Sobre la venta de frutas en sí, para

⁵¹ Como comenta la señora en la cita seleccionada, es el caso que esta señora llevaba su stand móvil de venta hasta unas dos cuadras de distancia donde dejaba su stand móvil frente a la casa de una señora con la cual intercambiaron saludos y una breve conversación.

la mañana están a un precio y ya para las noches venden más barato buscando acabar con el stock.

Existen diferentes formas en las que se un tipo de territorialidad en los paraderos de transporte. Un tema tiene que ver con la identificación que se genera con el lugar producto de la estadía durante años y las relaciones que se generan con otras personas. “Acá paro más que en mi casa. Esta es mi casa. Aparte porque tengo problemas en mi casa cuando llego y peleamos” (Kiosquera, paradero de San Luis-Canadá). Esta señora añadía luego que venía trabajando en ese lugar por más de 20 años. Un caso diferente, el de la privatización de la calle se genera por parte de unos kiosqueros que tienen el permiso para vender en las esquinas y quieren cobrar 7 mil soles por el cupo de vender en ese lugar. Ese tipo de territorialidad termina siendo conflictiva puesto que genera conflictos no solamente con agentes de fiscalización, sino con otros trabajadores similares.

Las tácticas que se han señalado hasta ahora responden a formas indirectas de lidiar con la fiscalización. Si bien el riesgo de la fiscalización es un tema latente para todos, las formas de socialización existentes en los paraderos no vienen a tener como sentido principal orientador el buscar evitar la fiscalización, sino que se apuesta por la importancia de las organizaciones y acuerdos para poder plantear mejores soluciones o un sentido de pertenencia. Es desde la identificación de pertenecer a un tipo de organización que se genera una serie de nociones comunes en relación a la estancia en el espacio público vinculado a los paraderos: horarios, lugar en el que uno se ubica, identificación de los otros trabajadores de la vía pública, de los externos, etc.

Existen otro conjunto de tácticas que sí son directamente una táctica de respuesta al problema latente de la fiscalización. Un ejemplo claro es el de los trabajadores de la vía pública que se encuentran atentos ante la aparición de un camión de fiscalización para poder avisarse entre ellos y no ser detenidos: “Ahí viene el camión de la municipalidad. No sé con qué intenciones” (Vendedor ambulante, paradero de San Luis-Canadá). Se genera lo que Goffman (1981,

pp. 90) señala como *equipos de actuación*, que vienen a ser el conjunto de individuos que cooperan para representar una rutina que van determinando. Sobre esto, es que también se generan otras prácticas vinculadas a la experiencia de apropiarse de su ocupación del lugar, como es el caso de realizar bromas sobre los agentes de fiscalización, además de hacerles bromas cuando no son de la jurisprudencia que los reprimiría.

Otro ejemplo, más como una trayectoria de trabajo en la vía pública, es el de una vendedora de stand móvil de queques que antes era datera: “Yo era datera de combis, pero con lo de los Corredores se cerraron varias empresas de transporte y no me pagaron así que quedé endeudada. Así empecé a vender queques. Al comienzo ofrecía a los conductores o cobradores, me fueron comprando y así empecé a hacerme más conocida por también vender queques. Lo de los queques es más ganancias, pero también más trabajo. Gracias a Dios puedo trabajar así ¿Cómo iba a saber? Si a mí no me gustaba cocinar” (Vendedora de stand móvil de queques, paradero de Vía Expresa-Canadá). Este caso es relevante en la medida que nos permite observar cómo las prácticas laborales de los trabajadores de la vía pública están en relación directa con los acontecimientos relacionados con las empresas de transporte.

Finalmente, el último tipo de tácticas es el referido a la venta. Esto no tiene una gran diferencia con los casos de los paraderos del nuevo sistema de transporte (más allá de una mayor diversidad en el transporte tradicional) aunque sí se llegan a identificar tres tipos de tácticas de venta. En primer lugar, las tácticas de venta orientadas según un tipo de organización temporal: a) la venta de ciertos productos según el momento del día: por la mañana, fruta; por la noche, cancha y dulces b) venta de madrugada: orientada a gente que sale de casinos y a taxistas que siempre se detienen ahí para comprar y conversar porque ya conocen a la señora que es kiosquera y c) la venta en kioscos según dos turnos de doce horas cada uno para poder atender durante todo el día.

En segundo lugar, las tácticas de venta orientadas según el tipo de ubicación o uso del espacio público: a) la venta dentro de los buses de transporte

como una constante en la cual después de bajarse de un bus se busca subir a otro para ir cambiando: se genera una oferta móvil que llega a más gente pero requiere un mayor esfuerzo físico, b) la venta orientada hacia los vehículos detenidos con los semáforos rojos, que permite aprovechar los ritmos que marcan los semáforos y una mayor insistencia hacia los posibles compradores, c) la venta dejando un gancho con las bolsas cargadas en el mobiliario del paradero: uso del mobiliario urbano como parte de la venta y d) la venta que genera cierto tipo de privatización de un lugar: “Yo vendo acá porque allá tiene su dueño. Cada lado (esquina) tiene su dueño” (Vendedora de emoliente, paradero de Aviación-Canadá)

El tercer tipo de tácticas de venta es el que implica nociones de interrelación entre trabajadores de la vía pública: a) bromas entre trabajadores de la vía pública sobre quién es el que vende más, b) el sentido de repartición según chaperos en dos secciones más alejadas para poder abarcar más área, c) venta junto a familia y d) venta en red junto a otros vendedores. Hasta ahora, se han ido señalando cómo las tácticas urbanas responden a criterios individuales, familiares o desde un sentido de colectividad. A esto se le ha añadido el tema de las trayectorias de los trabajadores de la vía pública, sus prácticas sociales, el tipo de criterios desde los cuales se produce la venta y demás cuestiones de cómo adaptarse y consolidarse en este tipo de trabajo. Lo que se desarrolla en la siguiente sección responde a cómo es que las tácticas y las formas de habitar terminan generando tensiones, confrontaciones y desencuentros diversos entre los diferentes actores vinculados a los paraderos de transporte.

4.2.2. ¿Tensión o convivencia? Trabajadores de la vía pública: disputas, conflicto y socialización

Las tácticas que hemos caracterizado permiten conocer cómo es que los trabajadores construyen su habitar en el espacio público. Ya sea desde dimensiones individuales, familiares o colectivas, se han presentado el conjunto de disposiciones que los trabajadores cuentan para generar un sentido de

territorialidad. El conjunto de tácticas viene a ser una respuesta a un orden público que se materializa mediante los agentes municipales. Lo que se pasa a desarrollar a continuación es cómo esa tensión existente se llega a matizar tanto entre los trabajadores de la vía pública y los agentes públicos como entre los propios trabajadores y en cómo el habitar de los trabajadores de la vía pública impactan en la vida urbana relacionada a los paraderos.

El primer tema en común en los dos tipos de paraderos es la percepción de la existencia de una latente actividad de fiscalización. “A nosotros los ambulantes nos persiguen peor que a rateros” (Carretillero vendedor de frutas, paradero de Aviación con Canadá). Desde experiencias distantes sobre la acción de fiscalización como viene a ser el caso de un trabajador que ha visto cómo a otros se les decomisó sus productos, como las propias experiencias personales de los trabajadores que han sido multados y/o han perdido sus cosas. La idea constante de una repentina aparición de fiscalizadores lleva a tácticas de aviso entre trabajadores, como ya señaló, pero también a situación de conflicto con los fiscalizadores y de una constante tensión hacia estar atentos.

En el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte, el énfasis hacia las discusiones entre agentes públicos y trabajadores es con los colectiveros. Al ser la fiscalización una actividad de la cual se encargan las municipalidades con apoyo policial mediante operativos aislados, la actividad de los chalecos tiene que ver con restringir el carril del corredor complementario y poner multas hacia los infractores. Las tensiones también se identifican entre los propios agentes públicos, como fue un caso de Javier Prado en el cual un conductor de un corredor complementario no se detuvo en el paradero, ante lo cual el inspector le tomó foto a la placa para reportar la falta posteriormente.

La situación de los paraderos del transporte tradicional no varía mucho en lo que refiere a los operativos policiales, pero no se lleva a cabo de igual manera en los controles hacia las empresas o rutas de transporte ya que no existe un corredor complementario. La diversidad de rutas y empresas de transporte está en directa relación con la menor espera para subir a los buses como con la

ausencia de colectiveros ya que no hay una ruta vacía que tienen que suplir. La percepción general sobre la fiscalización es que viene a ser tema de todos los días y que esto varía según la política del alcalde de turno. Por eso, la importancia de estar atento para que no se lleven nada. El control de la fiscalización tiene un sentido de prohibición no solamente de la venta o la repartición de volantes, sino del trabajo ambulante en general. Los controles de fiscalización son tanto de las respectivas municipalidades distritales como de la municipalidad metropolitana de Lima.

La tensión no se expresa solamente entre el orden público y las tácticas urbanas de los trabajadores de la vía pública, sino también entre los propios trabajadores. Esto expresa una forma de practicar el habitar en el que se articulan las nociones de Salcedo (2007) y Carrión (2007) sobre el espacio público como *disputa y encuentro de alteridades*, respectivamente: es desde estas experiencias vitales y proyectos emocionales diferenciados que se generan los conflictos no sólo entre actores contrapuestos, sino entre aquellos que vendrían a ser parte del ambulante. Estas tensiones permiten complejizar las nociones sobre las tácticas urbanas como el arte del débil (De Certeau: 1996). ¿Qué otros criterios demarcan que un trabajador llegue a imponerse sobre el terreno antes impuesto? Es una interrogante que queda pendiente.

El ejemplo más claro sobre estas tensiones entre los propios trabajadores de la vía pública es el de una vendedora de queques que me comentaba que los emolienteros, por su condición de venta de bebidas tradicionales, paguen menos impuestos ya que ellos trabajan ocupando el mismo espacio y muchas veces el mismo tiempo. Una situación paradójica se dio en el caso de una kiosquera en el cruce de San Luis con Canadá que se organizó con unos vecinos de la zona para retirar a unos vendedores de cancha de su esquina, estos terminaron disponiéndose en la berma central en la que ya no les hacían mayor problema. La situación curiosa fue al momento de entrevistar a un vendedor de café, me señala que esa misma señora ha sido muy amable con él. La diferente actitud de la señora se puede deber a que el vendedor de café no supone una

competencia con lo que ella vende, algo que sí son los vendedores de cancha o palomitas de maíz.

Hay dos cuestiones que expresan el carácter fragmentado del control de fiscalización. En primer lugar, que el alcance territorial del ambulante es muy amplio, trascendiendo los paraderos para asentarse hacia diferentes calles. En segundo lugar, la consideración de los agentes públicos no solamente como la ostentación de un orden público, sino desde cómo es que estos actores también suponen una particular forma de habitar el paradero y las calles. Las estrategias de las que forman parte desde sus indicaciones como trabajadores de fiscalización varían al ser sujetos que también su realizan su práctica cotidiana en las calles. Sobre el carácter fragmentario de la fiscalización es que se entienda que tengan que priorizar ciertas zonas de las calles. “Fiscalización sí les deja que trabajen en la esquina de más allá, pero no en el paradero ni afuera del centro comercial” (Señor de seguridad de La Rambla) (Javier Prado)

El rol de los agentes públicos se puede explicar en base a cuestiones cotidianas como es el necesitar desayunar: tanto algunos policías como operadores de chaleco de los corredores complementarios inician su actividad laboral a tempranas horas del día (antes de las 7 a.m.) por lo cual son recurrentes compradores de desayunos. Este tipo de homologación como habitantes con los trabajadores de la vía pública puede tener que ver con una forma más matizada de fiscalizar y con los arreglos que generan con los trabajadores de la vía pública. Se observa que cuando no forman parte de un operativo, los agentes de fiscalización no se encuentran buscando que los ambulantes se retiren, sino que se los piden de manera amable y en lo que el semáforo sigue en rojo les dejan que sigan vendiendo, más allá de algún aviso tenue a que se retiren.

La especificidad de los agentes públicos se presenta de dos maneras. Por un lado, desde las tensiones entre su acción fiscalizadora que fortalece el carácter de flujo de los paraderos con la presencia de los trabajadores vendedores de la vía pública; por otro lado, es desde el habitar urbano de los agentes que se pone en tensión el hecho de que sean los operadores de las

estrategias urbanas del orden público. Viéndolo desde las diferentes frecuencias horarias, el ambulante está compuesto por actores con los que comparten el paradero como lugar en el cual trabajan. De este modo, los agentes públicos llevan a expresar un particular ensamblaje en los paraderos de transporte. Se generan arreglos sociales entre agentes públicos y trabajadores vendedores para una regulación con cierto consenso sobre la ocupación del espacio público.

Así como existen matices y *contraestrategias* en el accionar de los agentes públicos, las diversas tácticas existentes por parte de los trabajadores de la vía pública no terminan siendo solamente formas de tener una actividad laboral más tranquila o más eficiente, sino que también terminan influyendo en las condiciones en las que se desarrolla la vida urbana alrededor de los paraderos. El nivel de influencia se encuentra en menor medida en el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte, dentro de los cuales solamente se llegó a observar a un jalador de usuarios hacia las combis y micros del paradero del Jockey, pero que además ayudaba a gente diciendo qué buses tomar, orientando a gente hacia tomar taxis colectivos y agilizando la congestión entre los buses de transporte y los vehículos particulares que salían de una vía auxiliar del centro comercial. Esto ante la mirada atenta y pasiva de un policía de tránsito.

El caso del jalador se puede entender como una respuesta individual ante situaciones ocasionales en su práctica laboral cotidiana. Su buena disposición para apoyar a otras personas en lo que busca generar mayores pasajeros para los colectiveros no marca un sentido colectivo sobre el impacto que puede tener con los transeúntes. En el caso de los trabajadores de la vía pública en los paraderos del transporte tradicional, esta incidencia no es desde una buena voluntad o de algún tipo de noción individual necesariamente, pero sí genera mayores impactos. Esto se identifica en tanto los diferentes trabajadores de la vía pública configuran formas colectivas de responder a ciertos vacíos no cubiertos por la gestión pública: generar condiciones que permitan una noción de una *ciudad legible* (De Alba: 2008), o al menos un paradero legible.

Desde las nociones que relacionan densidad de gente en las calles con seguridad (Gehl: 2014), se puede considerar que la estancia prolongada de trabajadores viene a generar un sentido de constante observación y reconocimiento de las actividades comunes y algunos actores problemáticos. “Aquí en el paradero hay unos 5-6 ladrones que yo ya los conozco, los conozco porque son hijos de otros ladrones. Sus papas robaban y ahora quieren que ellos ya no roben” (Carretillero vendedor de frutas, paradero Aviación-Canadá). El reconocimiento de actores problemáticos por parte de los actores referenciales de los paraderos puede incidir en el reconocimiento de un lugar más seguro, aunque también se le puede señalar el lado perverso en tanto estos conocimientos se pueden usar hacia incidir en generar condiciones de inseguridad hacia los transeúntes.

La cuestión de la seguridad vinculada a la densidad de gente en los espacios públicos no constituye el único impacto positivo que los trabajadores de la vía pública aportan a las prácticas de socialización existentes. En paraderos que no son diseñados a escala humana, la presencia de trabajadores de la vía pública implica que se pongan tachos de basura en lugares en donde no hay. Si bien es cierto, que la disposición de estos tachos responde principalmente a estar al costado de los stands de venta, también hay casos en los cuales se ponen grandes tachos al costado de postes de luz. Otro caso similar es el referido a la iluminación: la distribución de las fuentes de luz se encuentra en un sentido de priorizar la circulación vehicular, lo que termina afectando la escala humana. Los stands de los trabajadores de la vía pública cuentan con fuentes de iluminación que contribuyen positivamente a las formas generales de habitar de los paraderos.

4.2.3. La consolidación de actores referenciales y el paso del habitar al hábitat

Una situación particular de los paraderos de transporte tradicional viene a ser la consolidación de ciertos actores como personajes o referentes del lugar: son aquellos trabajadores que, dada su mayor permanencia de tiempo en el paradero, conocen a detalle a los vecinos, otros trabajadores y demás cuestiones del lugar. Además, tenían una mayor disposición hacia expresarse en sus narraciones sobre el paradero. Esto se pudo evidenciar en los tres paraderos que componen el caso de estudio del transporte tradicional. En el caso del paradero de la Vía Expresa, venían a ser dos casos: en primer lugar, una señora que era datera y conocida por los cobradores de los buses que cambia de actividad laboral y se dedica a vender queques. Esta señora tenía amplio conocimiento de en qué paraderos hay mayor control de fiscalización y en cuáles no, además de conocer cómo el tema de la fiscalización también varía según distritos. En segundo lugar, una señora mayor, la primera trabajadora de la vía pública de ese paradero en sus palabras, que trabaja de madrugadas orientándose principalmente hacia los taxistas que se detienen ahí. Ella ya es conocida por ellos y les vende.

En el paradero de San Luis, que tiene menor concentración de trabajadores de la vía pública, también se identifican dos actores clave: una kiosquera conocida por los vecinos y el datero. En el caso del paradero de la avenida Aviación, el actor referencial del lugar es un carretillero de frutas. Señor de 72 años que se sienta al costado de su carretilla ofreciendo sus productos. De todos los trabajadores que se entrevistó, él vino a ser el que tuvo mayor disposición a conversar. Conocía a detalle la historia de los diferentes trabajadores que se encontraban alrededor del paradero, los horarios a los que llegaban los recicladores, el señor sabía qué tipo de trabajadores tienen mayores facilidades de permisos según lo que venden, valoraba positivamente el trabajo de los venezolanos dado su esfuerzo mayor al de otros trabajadores de la vía pública y

tenía claro dónde vender sin tener mayores problemas con los agentes de fiscalización.

“Había un señor, Payasito, que trabajaba para Castro, ex alcalde de San Luis, trabajaba junto a otro que se llamaba Denis. Ese, Payasito, me ha quitado mi carretilla, me ha golpeado con palo mi brazo. Ahora ya no trabaja para la municipalidad y vive acá a la vuelta. Yo no le tengo rencor... no es buena tener envidia a la gente. Yo lo estimo a Payasito, hasta le fio. Es curioso porque él les quitaba a ambulantes y su esposa es ambulante también. No hay que tener envidia a la gente... Dios está viendo esto (Carretillero de frutas en la av. Canadá conocido como “Machete”)

En la cita anterior, “Machete” –el que señaló que le gustaba que le llamasen así–, señala el carácter ambivalente dentro de condiciones de trabajo precarizadas por parte de los trabajadores de la vía pública. La forma en que se responde hacia esas condiciones de trabajo vulnerables viene a ser mediante la lógica de pasar un habitar a un hábitat de los lugares de los paraderos. Esto se hace en primer lugar, mediante el conocimiento de las experiencias vitales de demás trabajadores además de ser conocido por todos ellos, generando una red de trabajadores conocidos. Ejemplar es el caso señalado por “Machete” sobre “Payasito”, ex agente público que presenta comportamientos aparentemente paradójicos. En segundo lugar, el tema de la identificación con el lugar de trabajo. “Si yo de algo sí me siento orgulloso por poco que pareciera es de mi constancia. Podría haber estado tomando con mi amigo que vino, pero siempre mantengo los tiempos de los buses. Por poco que parece, yo ayudo bastante a los buses” (Machete).

4.3. Apuntes finales

La presencia de trabajadores de la vía pública es significativamente menor en el caso de los paraderos del nuevo sistema de transporte. Además, no existe una relación clara entre estos actores con el mobiliario o la infraestructura de transporte existente: no se usa ni para reposar ni como parte del ofertar productos. El tipo de actividad que desarrollan los trabajadores vinculados al

nuevo sistema de transporte implica una estancia con una disposición espacial más relacionada con los desplazamientos que con una estancia o hacia un sentido de territorialidad de un lugar específico. Esto lleva hacia el hecho que las formas que se tiene para aproximarse a su actividad laboral respondan a sentidos mayormente individuales como familiares.

Es en el caso de los trabajadores de la vía pública de los paraderos del transporte tradicional que hay una experiencia más compleja de estancia y de habitar los espacios públicos. Las estancias son más prolongadas y con un sentido de lugar como parte de uno. Se desarrollan tácticas colectivas de organización, sentido de grupo, tensión entre diferentes trabajadores y vínculos con otro tipo de actores como vecinos. Las tácticas urbanas vienen a ser parte constitutiva del habitar urbano de los trabajadores de la vía pública. Incluso, viendo el tema de los impactos positivos del habitar de estos actores, se llegan a suplir ciertas deficiencias de la gestión pública a nivel de infraestructura y mobiliarios urbanos como vienen a ser las ocupaciones del espacio vinculado a temas como: la seguridad, los tachos de basura y la iluminación de las calles.

La actividad de los agentes públicos no solamente se reduce hacia la fiscalización, la censura o la violencia, sino que los agentes desde su condición de habitantes del espacio público llevan a matizar su accionar e incluso vincularse con la compra de sus productos como se ejemplifica con el caso de los desayunos. Se puede terminar señalando que sí existen formas de territorialidad y pertenencia de los paraderos por parte de los actores sociales que tienen una mayor estancia. A su vez, estas formas de habitar influyen en generar un ambiente más propicio hacia diferentes tipos de socialización tanto entre trabajadores como entre transeúntes. Las rutas de transporte sí marcan tendencias sobre cómo es que se habita y son de central consideración para condicionar qué tipo de trabajo de la vía pública se desarrolla.

Es en base a estos hallazgos que afirmamos que los paraderos del transporte tradicional constituyen espacios públicos desde su constitución social, gracias a las formas de habitar existentes por parte de los trabajadores de la vía

pública. Las características, en lo que a habitar de trabajadores de la vía pública refiere, son diferentes con el caso de los paraderos de estudio del nuevo sistema de transporte en los cuales se identifican características de un espacio público con menor complejidad y que están relacionadas con el concepto de los no-lugares: una considerable menor cantidad de trabajadores de la vía pública, una distribución de los mismos que no fomenta una mayor estadía en los paraderos, la ausencia de actores referenciales, escasos procesos de identificación con los paraderos entre otras cosas ya desarrolladas.

La respuesta que se propone no plantea una polarización, ya que en los casos de estudio también se encuentran matices propios de los trabajos que entran a detalle en las formas de habitar. Lo curioso que se identifica dentro de los hallazgos es que la relación entre ensamblajes de transporte y formas de habitar no es el de una variable dependiente y una independiente, sino que es de carácter interactiva: los ensamblajes de transporte implican un marco de referencia en el cual se inscriben las formas de habitar, pero estas formas de habitar también marcan la forma como se produce la experiencia del desplazamiento por parte de los trabajadores. Como ya se señaló, esta incidencia puede ser de carácter positivo en tanto se generen ambientes más densos, con una menor percepción de inseguridad y con una mayor noción de estadía que diversifica las prácticas sociales asociadas a los paraderos.

CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

La hipótesis principal del presente trabajo de investigación señala que las dos dimensiones de estudio: los sistemas de transporte y el habitar urbano en los paraderos se encuentran en una relación interactiva y de congruencia (Salazar: 2008): tanto uno influye en uno, como el otro genera impactos en el otro. En el desarrollo de los capítulos, se plantea la organización desde haber dividido en tres secciones: la del espacio edificado (infraestructura, mobiliario, aquella de los actores sociales y la última del habitar urbano vinculado a las tácticas urbanas. Sin embargo, es en el desarrollo de los hallazgos que se puede ir identificando cómo es que transporte y ciudad, trabajadores de transporte y trabajadores de la vía pública van generando diferentes arreglos sobre el habitar y marcan una complejidad de los paraderos de transporte público como espacio urbano de tránsito y de carácter intersticial.

La organización del espacio urbano mediante la estructuración nodal y el sistema de redes genera una relación distante entre transporte y ciudad. Esto tiene que ver con una gestión funcionalizada que termina separando el ámbito del transporte del de lo urbano: se separa el espacio público de la vialidad. El habitar urbano no es considerado al verse como impedimento hacia la conectividad entre nodos. En relación a los hallazgos, la distribución de las fuentes de iluminación y de las áreas de vegetación responde justamente a ese sentido de priorizar nodos frente al territorio. No se presta atención a los transeúntes u otros actores sociales. Es mayor el énfasis en el caso de las fuentes de iluminación: altos postes de luz que no generan un impacto consistente hacia las veredas y las dinámicas sociales a escala humana, sino que priorizan la circulación vehicular.

Otros aspectos en los que también se desarrolla la estructuración nodal y la pérdida del sentido exclusivamente territorial del espacio son el tipo de mobiliario existente en relación a los paraderos y la organización de los ritmos de transporte en los cruces viales en los que se encuentran los paraderos. En el primer caso, se puede plantear los sentidos generales de la dotación de

mobiliario: el no contar con tachos de basura ni con bancas hacia las cuales se puedan realizar prácticas como el reposo o una estancia más prolongada, o la existencia de rejas que marcan una división del espacio entre aquel vinculado a la territorialidad y aquel nodal, de tránsito. En el segundo caso, los ritmos de circulación en los cruces viales se organizan priorizando las vías vehiculares sobre el tránsito peatonal, en un sentido de una mayor circulación de los flujos.

De todos modos, los paraderos no son únicamente espacios urbanos de tránsito. Los hallazgos muestran que más allá mobiliario urbano y las disposiciones físicas, se configuran como un espacio social dado el conjunto de actores que generan arreglos y territorialidades. El caso más claro de estos actores sociales vendría a ser el de los trabajadores de la vía pública. Por un lado, es la demanda flotante de transeúntes generados por un tipo de organización de sistemas y rutas de transporte lo que genera que haya venta ambulatoria alrededor de los paraderos; por otro lado, el tipo de habitar que generan estos trabajadores influye en cómo se desarrolla la experiencia urbana de los usuarios del transporte: las percepciones sobre los paraderos y la vida cotidiana. Los paraderos se componen como espacios públicos centrales al replicarse en toda la ciudad.

Al tener este trabajo un carácter comparativo, se tiene que señalar que el carácter interactivo entre transporte y ciudad no se establece del mismo modo entre los paraderos del nuevo sistema de transporte (avenida Javier Prado) y aquellos del transporte tradicional (avenida Canadá). En relación a las condiciones espaciales de los paraderos, los del nuevo sistema de transporte tienen veredas más anchas, bancas más cortas y tachos menos próximos a los paraderos. Hay otros temas en los cuales no hay mayores diferencias como son: la presencia de rejas y la ausencia generalizada de estacionamientos para vehículos motorizados o bicicletas. Los paraderos del transporte tradicional generan un mejor condicionamiento espacial para prácticas como la estancia, el consumo, la interacción y la generación de tejidos sociales.

Se puede añadir que las modalidades de desplazamiento son mayores y más diversas en el caso del transporte tradicional, existiendo menor distancia

entre los paraderos: esto puede influir en que el sistema del transporte tradicional resulte más atractivo para los usuarios. Con relación a los actores sociales, la investigación prestó especial atención a los trabajadores de la vía pública, por ser los usuarios más frecuentes y permanentes de los paraderos. Estos actores se encuentran en los paraderos de ambas rutas de transporte, pero es hacia los casos del transporte tradicional donde se encuentran en mayor medida y en donde desarrollan formas de habitar más complejas, colaborativas y complejas. Esto se puede deber a que los trabajadores han ido generando arreglos, a lo largo de los años, entre actores para adecuarse a una forma poco planificada de gestión del transporte y de la ciudad.

La comparación sobre el habitar de los trabajadores de la vía pública permite identificar que también existen maneras diferenciadas en la aproximación al espacio público: en los paraderos del nuevo sistema de transporte existe una mayor presencia de trabajadores ambulantes, aquellos cuya disposición es hacia una constante movilidad. Esto no ocurre en los paraderos del transporte tradicional donde lo que prima es la presencia de trabajadores que utilizan stands móviles: una permanencia más vinculada a los paraderos y proximidades. Hay similitud entre los horarios de mayor aglomeración de los trabajadores de la vía pública, que son hacia la tarde-noche, aunque en los paraderos del transporte tradicional también hay un horario importante de concentración durante la mañana. En los horarios de menor concentración no hay una tendencia clara.

Otro caso sobre cómo es que se constituye la oferta del ambulante de manera diferente es el de los productos en venta. En ambos casos, hay una lógica de que los productos respondan a un tipo de disposición espacial de los transeúntes: comidas rápidas y portátiles como son los dulces, las bolsas de cancha y aperitivos en el nuevo sistema de transporte. En los paraderos del transporte tradicional, productos de consumo que implican cierta pausa: embutidos, platos de comida preparada y emolientes. Como se decía, el transporte es productor del habitar en tanto genera las aglomeraciones, pero el habitar urbano es también productor al saber leer las demandas existentes e

influir en las prácticas sociales que se desarrollan según el tipo de alimento que disponen. De todos modos, es en los paraderos del transporte tradicional donde hay mayor diversidad de productos en venta.

Dejando de lado las características de la oferta de los trabajadores de la vía pública, los hallazgos indican que hay otros aspectos vinculados al habitar urbano a considerar. Dos primeros temas vinculados son los de la decisión de ubicación sobre en qué parte de la vía pública estar, siendo esta la primera *táctica urbana* y la distribución espacial vinculada a los paraderos que se genera por parte de estos actores. En el caso de la ubicación en los paraderos del nuevo sistema de transporte, responde principalmente a criterios individuales o familiares, además de generar una distribución espacial dispersa; en el caso del transporte tradicional, estos sentidos hacia la venta son mayoritariamente tomando en cuenta sentidos colectivos de venta, además de llegar a generar una distribución como de “corredores”, de tal manera que estos trabajadores se conglomeran.

Siguiendo el tema del habitar, se tendría que hacer una mención a las tácticas urbanas como algo constituyente de esta actividad laboral cotidiana en la vía pública dada la posición en retirada y el lugar del otro (De Certeau: 1996). Esto lleva a la formación de organizaciones diversas como una forma conjunta de lidiar frente a este orden ajeno. Mientras que en los paraderos del nuevo sistema del transporte estas se desarrollan a razón de temas vinculados con la formalización (kiosqueros, heladeros) o de generar permisos, es en el caso de los paraderos del transporte tradicional que estas colectividades se forman en relación con las nociones de tácticas urbanas: cancheros, emolienteros, dateros y grupos de una misma nacionalidad (venezolanos). El entretrejimiento de las relaciones sociales viene a ser una de las varias respuestas como parte de su habitar urbano.

Otra forma en la que relaciona el habitar con las tácticas urbanas es el tema de cómo lidiar con la fiscalización. Desde prácticas cotidianas como el “irse avisando” cuando llegan los camiones que son parte de los operativos de fiscalización hasta cambios de trabajo hasta otros casos más desarrollados

como el de una ex datera que pasó a vender postres desde un stand móvil, aprovechando ya conocer a los cobradores y sabiendo afianzarse en el paradero como un actor referencial. Del mismo modo, temas como a) los recorridos sociales en tanto la práctica laboral en vínculo constante con otras personas, b) los criterios de venta según horarios variados dada la lectura sobre una demanda cambiante y c) la consolidación de actores referenciales, son lógicas que se encuentren presentes en mayor medida en los paraderos del transporte tradicional.

Es desde el habitar y la territorialidad que también existen tensiones y conflictos entre los propios trabajadores de la vía pública: no corresponden a un colectivo homogéneo, sino que hay disputas sobre la legitimidad del uso del espacio desde cuestiones como los horarios y el área ocupada para la venta. Todos estos temas comentados –especialmente en el caso del transporte tradicional– justifican la noción de que los paraderos del transporte tradicional tienen una mayor relación interactiva entre las dimensiones de transporte y ciudad dada la complejidad y diversidad de las formas de habitar urbano. Además, existen impactos positivos en términos de percepción de seguridad y dotación de mobiliario urbano, como son los casos de la densidad de presencias en la vía pública con un tejido social vinculado y el tema de los tachos de basura, respectivamente.

Si es que plantea la búsqueda de relacionar los paraderos –de las dos rutas de transporte puestas en comparación– con las categorías ideales de *espacio público* y *no-lugar*, se podría afirmar que la organización de la práctica laboral del ambulante en relación con los paraderos del nuevo sistema de transporte se acerca más a las nociones sobre los espacio no identitarios y no relacionales (Augé: 2000) de los no-lugares. En cambio, sí existiría mayor relación en la conformación de los paraderos del transporte tradicional como espacios públicos dada la actividad de los trabajadores de la vía pública: el carácter social desde las disputas y resistencias sobre el uso legítimo de lo público y su historicidad (Crossa: 2008) (Salcedo: 2007), el encuentro de alteridades (Carrión: 2007) y el formar parte de agendas específicas (Delgado y Malet: 2007).

El concepto de *trabajadores de la vía pública* no refiere solamente a aquellos actores dedicados a la venta ambulatoria, sino a los diferentes actores que laboran en los paraderos como es el caso de los agentes públicos. Inicialmente, se tenía la concepción de que estos actores vendrían a ser la materialidad del orden público y generar *estrategias urbanas* sobre la postulación de un lugar como propio sobre el cual administrar exterioridades (De Certeau: 1996). Esto sí se desarrolla así –en formas muchas veces prepotentes y/o violentas hacia el ambulante. Sin embargo, este poder imperante se va difuminando cuando estos actores se constituyen como habitantes urbanos: ablandan su carácter fiscalizador, expresan un particular ensamblaje y llegan a tener ciertos arreglos y concesiones hacia los trabajadores vendedores de la vía pública.

Habiendo comentado sobre el habitar urbano en interacción con los paraderos de transporte, se puede hacer mención a las hipótesis alternativas que son: a) la estratificación de las calles próximas y b) las actividades en primeras plantas, estas componen en conjunto el factor de influencia de los entornos con el habitar urbano de los trabajadores de la vía pública. En el caso de la estratificación, esta se presenta de maneras diferenciadas entre los paraderos de la avenida Canadá, pero las tendencias sobre el habitar son similares entre los paraderos, por lo que no pareciera que hubiera una relación directa. En cambio, sí hay una relación entre las características semejantes de estratificación en la avenida Javier Prado y el poco desarrollo del habitar urbano de los trabajadores de la vía pública en esos paraderos, por lo que el tema de estratificación tendría mayor relevancia.

En el caso de las actividades desarrolladas en las primeras plantas de los entornos de los paraderos, se puede señalar –en base a la revisión de los hallazgos– que se presenta una disparidad con el tema del habitar urbano: no hay concordancia entre la mayor o menor actividad en las primeras plantas con las dinámicas vinculadas a los trabajadores de la vía pública. El desarrollo de estas hipótesis alternativas es importante al concebir a las avenidas como *ensamblajes sociales* (Latour: 2008) al tener diferentes niveles de influencia que

la componen. Sin embargo, el factor de los sistemas de transporte mantiene un rol central en el desarrollo del habitar urbano de los trabajadores de la vía pública al ser el principal factor con el que se relaciona tanto a nivel del mobiliario urbano disponible como de la infraestructura de transporte de los paraderos.

Las limitaciones de la investigación son tanto de carácter metodológico como teórico. Estos límites son tanto en relación con un proceso preestablecido sobre ciertos aspectos hacia los cuales se enfatiza el estudio como también propias dificultades al ir organizando los hallazgos del trabajo de campo. En lo metodológico, el tema central en el cual este trabajo tiene límites es en la no consideración de las prácticas, experiencias y el habitar por parte de los transeúntes, que vienen a ser actores centrales en la constitución nodal de los paraderos dada su circulación, concurrencia y uso. Esta delimitación metodológica de actores se considera así porque el énfasis de la investigación no es hacia presentar un panorama general de la “vida social” de los paraderos de transporte, sino el estudio del habitar urbano de los trabajadores de la vía pública y cómo se genera una relación interactiva con los aspectos físicos del paradero.

Otra limitación que presenta el trabajo es referida a las variables que influyen en el habitar urbano de los trabajadores de la vía pública. La descripción sobre las “variables alternativas” de los entornos se presenta de manera específica y puntual, habiendo la posibilidad de incluir otros temas como el valor de suelo u otras dimensiones históricas de los paraderos. Esto, como se señala en el marco teórico sobre el *ambulantaje*, se plantea así buscando enfatizar en la relevancia de una de las dos miradas particulares de la investigación: resaltar cómo los sistemas de transporte tienen un impacto en el desarrollo de las dimensiones sociales de estos trabajadores. Por un lado, visibilizar a estos actores, frecuentemente soslayados desde la planificación urbana; por otro lado, enfatizar en los sistemas de transporte y sus impactos diversos en la ciudad.

En referencia a las limitaciones teóricas del trabajo, está el tema conceptual de los trabajadores de la vía pública (Crossa: 2008). Esta noción se presenta en respuesta al concepto de “ambulantaje”, que no termina de considerar la

dimensión espacial y laboral de estos actores sociales. Si bien la opción conceptual permite un marco general de referencia, los paraderos de transporte como espacios públicos complejos llevan a hacer necesario plantear otros casos específicos, como es el caso de los trabajadores vendedores, los trabajadores no vendedores y los trabajadores de transporte. Todos vienen a ser trabajadores de la vía pública, pero sus particularidades implican diferentes desarrollos en su habitar de los paraderos.

Las reflexiones finales van orientadas hacia tres temas: los trabajadores de la vía pública, los estudios etnográficos y los enfoques de transporte en relación con la planificación de la ciudad. Sobre los trabajadores de la vía pública, se puede afirmar que vienen a ser actores estigmatizados que reciben violencia cotidiana por parte de la acción pública de fiscalización por parte las municipalidades, sin una mayor consideración sobre qué problemáticas generan su trabajo en las calles ni el impacto de su práctica laboral en términos de seguridad, iluminación a escala humana y el dinamismo en los espacios públicos. La acción fiscalizadora hacia el trabajo ambulante ha tenido como gran paradigma la noción correctiva de la formalización, cuando se puede apuntar hacia aspectos más generales, a una visión de ciudad integradora.

Un segundo tema de reflexión viene a ser la importancia de los estudios etnográficos en relación a la experiencia del habitar urbano. La presente investigación continúa las reflexiones recientes que se han dado desde las ciencias sociales en Sudamérica sobre cómo es que se relacionan el transporte y la ciudad. El trabajo etnográfico permite la descripción densa y el análisis de las interacciones, asociaciones y prácticas urbanas, además de tener la particularidad de incluir la experiencia vivida del investigador sobre la ciudad. De esta manera, se puede aportar a la planificación urbana y de los paraderos de transporte, a analizar el enraizamiento de los procesos históricos de planificación y a identificar la especificidad de los paraderos: ¿vinculados al concepto de espacio público o al de no-lugar? Sobre esto, analizar qué variables influyen en esta caracterización.

Es hacia el tema de los enfoques de transporte que proponemos una última reflexión. La mirada sobre el transporte desde temas urgentes como la congestión vehicular o la falta de flota de buses terminan buscando soluciones parciales, inmediatas y coyunturales como la reducción o aumento de la flota de cierta modalidad o la integración de los sistemas de transporte existentes. Se trata de soluciones que continúan considerando transporte y ciudad como un binomio que exige tratamientos separados. Es por esto que se hace importante que las alternativas empiecen a plantearse desde la crítica al enfoque de demanda y se rescate el rol generador y productor de ciudad que tiene el transporte. Como señala Paquette (2018), el retorno de la gestión pública a la planificación tiene efectos positivos, pero el segundo paso es vincular el transporte y la movilidad con el urbanismo para mejorar los progresos ya realizados.

La compacidad en la ciudad no refiere únicamente a la organización de la estructura de la ciudad, sino también a sus actividades a escala humana, y es ahí donde el transporte público y sus encadenamientos tienen un rol central. En este sentido, los paraderos de transporte tienen un rasgo característico en América Latina: existe una complejidad particular, diferente al desarrollo que pueda tener este mobiliario en otros contextos. Al constituirse como espacios públicos, existe una historicidad en los arreglos y ensamblajes que se producen en relación a la constante presencia de actividades de microsociabilidad. Estas tendrían que ser reconocidas para poder ver cómo es que se pueden regular desde las políticas públicas. No es un tema de amedrentar y censurar la actividad que se desarrolla a escala humana, sino de comprenderla e identificar su potencialidad.

El trabajo forma parte de los estudios sobre la movilidad urbana, con un enfoque desde el habitar urbano. En esta línea de investigación existe una diversidad de temáticas para abordar. Se propondrán dos aproximaciones que ya se han ido trabajando, pero requieren mayor discusión. Un primer posible abordaje es el del diseño urbano: cómo concebir y planificar paraderos que tengan una mayor integración a las zonas por donde transitan, que partan desde

diseño a escala humana y tengan la consideración y revalorización de actores cuya práctica laboral cotidiana medie un habitar y una generación de valor sobre este mobiliario. Otro abordaje es sobre los nuevos sistemas de transporte en Lima: la Línea 1 de Metro de Lima y el Metropolitano: se pueden seguir planteando trabajos sobre cómo estos sistemas se van encadenando con otras actividades.

La presente investigación busca generar una reflexión sobre la importancia de estudiar cómo interactúan las dimensiones de las rutas de transporte y el habitar de la ciudad. Se apunta hacia el sentido de que la planificación urbana y de transporte tengan en consideración un similar sujeto de estudio: los diferentes habitantes de la ciudad. Que las políticas que se realicen fomenten la generación de lugares seguros y en los cuales se incentive la diversidad de experiencias del habitar la ciudad; además, que se parta de la consideración material de los paraderos: su rol en el transporte y como parte del encadenamiento de actividades del ambulante. Lima puede ser la oportunidad tanto para replantear los enfoques de la planificación urbana como también las consideraciones de lo que se considera legítimo como prácticas sociales en el espacio público.

BIBLIOGRAFÍA

Adams, Norma y Néstor Valdivia (1991). *Los otros empresarios. Ética de migrantes y formación de empresas en Lima*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Agencia de Cooperación Internacional de Japón (2005). *Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú. Informe Final*. Lima: JICA.

Akrich, Madeleine y Latour, Bruno (1992). A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies. En *Shaping Technology/ Buildings Society. Studies in Sociotechnical Change*. W.E. Bijker & J. Law, Eds. Cambridge: MIT Press.

Aliaga, Lisette (2002). El capital activo de los comerciantes ambulantes: un análisis cualitativo de sus redes sociales. En: *Redes- Revista hispánica para el análisis de Redes Sociales, N 2* (pp. 1-33).

Alba, Martha de; Arnaud Exbalin y Georgina Rodríguez (2007). El ambulante en imágenes: una historia de representaciones de la venta callejera en la ciudad de México (sigos XVIII-XX). En: *Cybergeo: Revue Européenne de Géographie, N 373* (pp. 1.44).

Augé, Marc (2000). *Los "no lugares" espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Augé, Marc (1998). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Avellaneda, Pau & Juan Carlos Dextre (2008). *La gestión del transporte público en Lima Metropolitana: ¿más Estado o más mercado?* Ponencia presentada en el IV Seminario Internacional RIDEAL.

Avellaneda, Pau (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima. Tesis doctoral*. Barcelona: Departament de Geografia. Universitat autònoma de Barcelona.

Baringo, David (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. En: *Quid 16 N 3* (pp. 110-126). Buenos Aires Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Bassand, Michel y Vincent Kaufmann (2000). Mobilité spatiale et processus de métropolisation: Quelles interactions? En M. Bonnet y D. Desjeux (ed.). *Les territoires de la mobilité*. (pp 129-140). Paris: Presses Universitaires de France.

Beltrán Cárdenas, Susy; Rodrigo Flores Pari, Luis García Morán y Felicitas Martínez Si Hui (2016). *Mujeres autoempleadas en la economía informal: una mirada hacia la mujer ambulante en Lima metropolitana, 2016*. Tesis de maestría. Centrum-PUCP.

Bielich, Claudia (2009). *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: CIES, IEP.

Blanco, Jorge, Luciana Bosoer y Ricardo Apaolaza (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. En *Revista de Geografía Norte Grande N 58* (pp 41-53).

Bohigas, Oriol. (1985). *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62.

Bordreuil, Jean-Samuel (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville. En M. Bonnet y D. Desjeux (ed.). *Les territoires de la mobilité*. (pp 109-128). Paris: Presses Universitaires de France.

Borja, Jordi y Manuel Castells. (2000). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.

CAF (2011). Desarrollo urbano y movilidad en América Latina.

Capron, Guénola; Angela Giglia y Jerome Monnet (2005). *Cruces comerciales: ambulante y servicios a la movilidad en la ciudad de México*. Ponencia presentada en el Seminario Científico Internacional "Comercio y movilidad urbana en tiempos de metropolización", México DF, 11-13 de julio.

Carrión, Fernando (2007). Espacio público: punto de partida para alteridad. En O, Segovia (ed.). *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp 79-100). Santiago de Chile: SUR.

Castells, Manuel (2009). *Comunicación y poder*. Madrid: Alianza Editorial.

Castells, Manuel (2006). *La sociedad red: una visión global*. Madrid: Alianza Editorial.

Castells, Manuel (1977). *The Urban Question*. Londres: Edward Arnold.

Chávez, Karina (2020). Habitar la estación: lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES. (Tesis de licenciatura). Lima: PUCP.

Cosamalón, Jesús (2018). *El apocalipsis a la vuelta de la esquina*. Lima: Fondo Editorial PUCP.

Crossa, Verónica (2008). Los trabajadores en la vía pública: elementos para discutir su legitimidad. En C. Salazar y J. Lezama (coords.) *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp. 527-566). México D.F.: El Colegio de México.

De Alba, Martha (2008). Imaginar y vivir la ciudad: las avenidas Insurgentes y Ermita Iztapalapa como ejes de experiencia urbana. En C. Salazar y J. Lezama (coords.) *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp 355-406). México D.F.: El Colegio de México.

De Certeau, Michel (1996). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana, A.C.

De Witt, Hans (1981). *El transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.

Decreto Supremo N°006-2011-VIVIENDA. Diario El Peruano, Lima, 16 de julio de 2011. La referencia al decreto fue realizada el día 15 de julio de 2020 en: http://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/Estudios_Normalizacion/Normalizacion/normas/NORMA_GH.020_COMPOENENTES_DE_DISENO_URBANO.pdf

Delgado, Manuel (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Editorial Anagrama.

Delgado, Manuel y Daniel Malet (2007). El espacio público como ideología. En: *Jornadas Marx Siglo XXI*. Logroño: Universidad de la Rioja

Dextre, Juan Carlos y Pau Avellaneda (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fundación Transitemos.

Donovan, Michael (2004). La guerra por el espacio en Bogotá: la “recuperación” del espacio público y su impacto sobre los vendedores ambulantes (1988-2003). En: *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*. N 12 (pp. 109—146). Bogotá: Universidad de los Andes.

Duhau, Emilio y Angela Giglia (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México D.F.: Siglo Veintiuno Editores.

Dupuy, Gabriel (1998). *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau.

Emerson, Robert (2001). Introduction: the development of ethnographic field research. *Contemporary field research: perspectives and formulations*. Pp. 1-54

Figueroa, Oscar (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. En *EURE Volumen XXXI*, N 94 (pp 41-53). Santiago de Chile.

García Canclini, Néstor, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón (1996). *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. México D.F.: Grijalbo.

Gehl, Jan (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.

Gehl, Jan (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.

Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (2013). *¿Por qué es importante la Reforma del Transporte en la ciudad de Lima?* Conjunto de diapositivas. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima.

Goffman, Erving (1981). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Goffman, Ervin (1971). *Relations in public: micro studies of the public order*. New York: Basic Books.

Goffman, Ervin (1970). *Ritual de la interacción*. Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo.

Gorbán, Débora (2006). El espacio de trabajo como lugar de construcción de referencias colectivas. Ponencia presentada en el 7mo Congreso Nacional de Estudios del Trabajo de la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios de Trabajo – ASET. Buenos Aires, 10-12 de agosto.

Goueset, Vincent (2015). Recorrer la metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales. En F. Dureau, T. Lulle, S. Souchaud y Y. Contreras (eds.). *Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y Sao Paulo*. (pp 303-344). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2016). *Planos Estratificados de Lima Provincia a Nivel de Manzana*. Lima: INEI.

Graaf, Kristina y Noa Ha (2015). *Street Vending in the Neoliberal City. A Global Perspective on the Practices and Policies of a Marginalized Economy*. Oxford: Berghahn.

Guber, Rosana (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.

Harvey, David (2007). *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.

Herce, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.

Higa, Karina (2017). *Aprendiendo a ser ciudadano consumidor: La experiencia urbana de jóvenes en un Mall del área central y de expansión en Lima. Los casos de los C.C. Jockey Plaza y Megaplaza*. (Tesis de licenciatura). Lima: PUCP.

INEI (2016). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Instituto de Opinión Pública (2018). *El sistema de transporte en Lima y Callao: opinan los usuarios*. Lima: PUCP.

Joseph, Isaac (1999). *Erving Goffman y la microsociología*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Joseph, Isaac (1988). *El transeúnte y el espacio urbano: ensayo sobre la dispersión del espacio público*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Koechlin, José, Ximena Solórzano, Giovanna Larco y Enrique Fernández-Maldonado (2019). *Impacto de la inmigración venezolana en el mercado laboral de tres ciudades: Lima, Arequipa y Piura*. Lima: Organización Internacional del Trabajo.

Landón, Paulette (2016). *Zona Sur: barrios, infraestructura y movilidad cotidiana. Estrategias de apropiación y capital de movilidad familiar en barrios fragmentados. El caso de la Autopista Acceso Sur de Santiago de Chile*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Latour, Bruno (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.

Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

Lévy, Jacques (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. En M. Bonnet y D. Desjeux (ed.). *Les territoires de la mobilité*. (pp. 155-170). Paris: Presses Universitaires de France.

Lima Cómo Vamos (2018). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2018. IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2017). *Encuesta Lima Cómo Vamos. VIII Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2016). *Encuesta Lima Cómo Vamos VII Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2015). *Encuesta Lima Cómo Vamos VI Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2014). *Encuesta Lima Cómo Vamos Quinto Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2013). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2013. Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2012). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2012. Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2011). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2011. Informe de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lima Cómo Vamos (2010). *Lima según sus ciudadanos. Informe de percepción sobre calidad de vida 2010*. Lima: Lima Cómo Vamos.

Lindón, Alicia (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En L.A. Domínguez Moreno y D. Sánchez González (coords.). *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. (pp. 55-76). Barcelona: Gedisa.

Magnani, José Ghillerme (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. En *Revisata Brasileira de Ciências Sociais* v.17, N.49, São Paulo.

Medina, Lina (2005). Comercio callejero: sistema racional de distribución minorista. En: *Universitas Humanistica* N 60 (pp. 39-59). Bogotá.

Miralles-Guasch, Carme (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

Miralles-Guasch, Carme (2001). La movilidad cotidiana en la ciudad: viejas deficiencias y nuevos retos. En AGE. *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles* (pp 404-407). Oviedo.

Monnet, Jérôme (2005). Conceptualización del ambulante, de los vendedores a los clientes: un acercamiento a la metrópoli posfordista. Memoria del Seminario: "El ambulante en la Ciudad de México. Investigaciones recientes. México: Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

Moctezuma, Ricardo (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina: La necesidad de un reequilibrio entre los subsistemas motorizado y no motorizado. En J. Erazo (coord.). *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (pp 293-300). Quito: FLACSO-Sede Ecuador: Ministerio de Cultura del Ecuador.

Montoya, Urpi (2012). O que é fazer etnografia para os antropólogos. Em *Ponto Urbe 11 | 2012*, posto online no dia 14 março 2014, consultado o 08 janeiro 2020. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/300>; DOI: 10.4000/pontourbe.300

Munares, Gabriela (2005). El transporte urbano en Lima: eficiencia, costo y su impacto en la calidad de vida. (Tesis de licenciatura). Lima: PUCP.

Negrete, María Eugenia (2008). Las avenidas Insurgentes y Ermita Iztapalapa en el contexto de la movilidad metropolitana. En C. Salazar y J. Lezama (coords.) *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp 293-354). México D.F.: El Colegio de México.

Paquette, Catherine (2018). L'amélioration du transport public et de la mobilité, catalyseur de changement dans les métropoles d'Amérique latine. En *Métropoles* Hors-série 2018.

Parlament de Catalunya (2004). *Llei de la mobilitat*. Barcelona: Parlament de Catalunya.

Peirano, Mariza (2008). Etnografía, ou a teoría vivida. En *Ponto Urbe 2*, posto online no dia 06 agosto 2014, consultado o 19 abril 2019. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/1890>; DOI: 10.4000/pontourbe.1890

Pok, Cynthia y Andrea Lorenzetti (2007). El abordaje conceptual-metodológico de la informalidad. En: *Laboratorio, Estudios sobre cambio estructural y desigualdad social*, N 8 (pp. 5-13).

Policastro, Betsabe y Emilse Rivero (2006). Las relaciones de intercambio en el mundo de la venta ambulante. Ponencia presentada en el 7mo Congreso Nacional de Estudios del Trabajo de la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios de Trabajo – ASET. Buenos Aires, 10-12 de agosto.

Ramírez, Jacques, Yoharlis Linárez y Emilio Useche (2019). (Geo) políticas migratorias, inserción laboral y xenofobia: migrantes venezolanos en Ecuador. En C. Blouin (coord.) *Después de la llegada. Realidades de la migración venezolana* (pp. 103-128). Lima: PUCP.

Restrepo, Eduardo (2016). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Bogotá: Envión Editores. Departamento de Estudios Culturales de la Pontificia Universidad Javeriana.

Salazar, Clara (2008). Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latinoamericanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad? En C. Salazar y J. Lezama (coords.) *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México* (pp 43-108). México D.F.: El Colegio de México.

Salcedo, Rodrigo (2007). La lucha por el espacio urbano. En O, Segovia (ed.). *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp 69-78). Santiago de Chile: SUR.

Salcedo, Rodrigo (2002). El espacio público en el debate actual. Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. En *EURE*. Vol. 28, N°84 (pp 5-19). Santiago de Chile: EURE

Samaniego, Marc (2017). Mapa de infraestructura peatonal en el distrito de La Molina. (Mapa inédito).

Sánchez León, Abelardo, Julio Calderón y Raúl Guerrero de los Ríos (1978). *¿Paradero final? El transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.

Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.

Sennett, Richard (1975). *Vida urbana e identidad personal: los usos del desorden*. Barcelona: Península.

Signorelli, Amalia (2006). *Lugares privados y lugares públicos en la metrópoli posmoderna*. Curso impartido en el posgrado en antropología social. Iztapalaca: Departamento de Antropología UAM

Simmel, Georg (1998). *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península.

Urry, John (1999). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.

Vasconcellos, Eduardo (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.

Vásquez, Sylvia (2012). El Metropolitano y la oportunidad de revitalizar calles en el centro histórico de Lima: el caso de la avenida Emancipación. En *Cuadernos Arquitectura y Ciudad* (pp. 7-40). Lima: PUCP.

Vega Centeno, Pablo (2013). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. En: *Debates en Sociología N 28* (pp 19-51). Lima: PUCP.

Vega Centeno, Pablo (2012). *El Metropolitano y los efectos del retorno de la gestión pública al transporte urbano*. Tiempo de opinión. Volumen: 3. (pp. 12-23).

Vega Centeno, Pablo, Juan Carlos Dextre y Mariana Alegre (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima metropolitana. En: C. de Mattos y W. Ludeña (eds.). *Lima_Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*. (pp 289-328). Lima y Santiago: Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad y el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales.

Vigil-Lazo, Yolanda (2013). Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana. En: *San Martín Emprendedor. Revista de Ciencias Empresariales de la Universidad de San Martín de Porres*. Volumen 4, Número 2. Universidad San Martín de Porres.

Voyé, Liliane y Jean Remy (1981). *Ville ordre et violence : formes spatiales et transaction sociale*. Paris: Presses Universitaires de France.

Wacquant, Loic (2014) Homines In extremis: What fighting scholars teach us about habitus? *Body & Society*. June 2014, vol. 20, pp. 3-17.



ANEXOS

7.1. Anexo 1: Cuadro de cantidad de empresas, líneas y rutas de transporte en la avenida Canadá

Empresa	ea	Lín	Ruta
ACTR	01	76	Lince – San Juan de Miraflores
Expreso Doce	06	42	Santa Anita – San Martín de Porres
Digital SA	06	42	Santa Anita – San Martín de Porres
Salamanca	M62	O	La Punta – Pachacamac
Etbronsa	10	45	Santa Anita - San Miguel
CTI	M57	O	Pachacamac – Callao
Sol de Oro	04	42	Ate - Los Olivos
ETSMARSA	M28	O	Callao – Cieneguilla
Holding	6	100	Ventanilla – Villa María del Triunfo
Huayro	07	35	Gamarra - Puente Nuevo
ET Rey 505	R14	IC	Santa Anita – San Martín de Porres
Santa Catalina	19 (B)	85	Lurigancho – Villa María del Triunfo
San Felipe	02	41	Santa Anita – Carabayllo
Etvasa	57	IM	San Martín de Porres– Ate
Canada S.A.	04	IM	Ate – Callao
Evipusa	04	14	Comas – Ate

CINCA	R54	C	Callao - Santa Anita
La Mar	M22	O	Ventanilla - La Molina
ESAFRASA	04	81	Villa El Salvador – Carabaylo
Canadá	11	IM	Ate – Callao
Vishenzo Company	05	42	Ate – San Martín de Porres
Etramsmsa	01	69	San Borja – Callao
Machu Pichu	03	71	Ate – San Martín de Porres
Comité Cien	12	24	Rimac – Ate
Etvasa	10	42	San Martín de Porres– Ate

7.2. Anexo 2: Guía base de entrevista semiestructurada
a trabajadores de la vía pública

¿Cuánto tiempo lleva trabajando acá?

¿Cuál es su horario de trabajo?

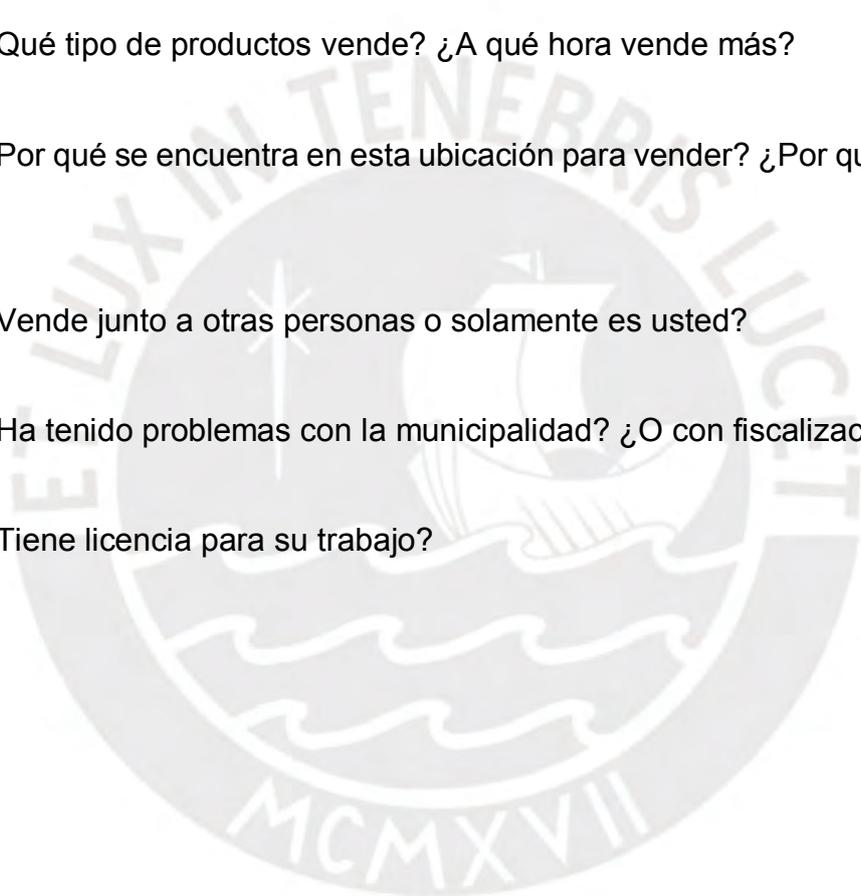
¿Qué tipo de productos vende? ¿A qué hora vende más?

¿Por qué se encuentra en esta ubicación para vender? ¿Por qué no en otra parte?

¿Vende junto a otras personas o solamente es usted?

¿Ha tenido problemas con la municipalidad? ¿O con fiscalización?

¿Tiene licencia para su trabajo?



7.3. Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada a trabajador de la vía pública perteneciente a una asociación

¿Cuánto tiempo tiene la Asociación de emolienteros?

¿Usted hace cuánto tiempo pertenece a la asociación?

¿Por qué decidió pertenecer a la asociación?

¿Le trae beneficios pertenecer a la asociación? ¿Cuáles?

¿Todos los (tipo de producto que vende) son de la asociación?

¿A qué hora le compran más?

¿Ha tenido problemas con fiscalización?

¿Tiene licencia?

¿Qué exigencias requiere para obtener la licencia?