

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD**

**CATÓLICA DEL PERÚ**

**Escuela de Posgrado**



**MOVILIDAD COTIDIANA DESDE LAS LADERAS.  
EXPERIENCIAS Y PERCEPCIONES EN BARRIOS  
PERIFÉRICOS DE LIMA**

Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de Maestro  
en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible que

presenta:

***Kevin Alexis Peralta Salazar***

Asesora:

***Paola Moschella Miloslavich***


Lima, 2025

## Informe de Similitud

Yo, Paola Moschella Miloslavich, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado “Movilidad cotidiana desde la laderas, Experiencias y percepciones en barrios periféricos de Lima” del autor Kevin Alexis Peralta Salazar, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 17%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 04/08/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 6 de agosto de 2025

|  |   |
|--|---|
| Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:<br><u>Moschella Miloslavich, Paola</u> |   |
| DNI:<br>42990142   | Firma<br> |
| ORCID:<br>0000-0001-9888-8324  |   |

## Resumen

Los barrios periféricos de Lima enfrentan marcadas brechas de accesibilidad, especialmente en zonas de ladera, donde la geografía accidentada y las precarias condiciones de habitabilidad agravan las dificultades de movilidad cotidiana. Esta investigación analiza, desde un enfoque cualitativo, los factores que inciden en las experiencias y percepciones de desplazamiento en un barrio de ladera. Se adoptó una estrategia metodológica de carácter exploratorio, que integró un reconocimiento preliminar del ámbito barrial mediante dos visitas de observación directa e interacción con actores locales; y, posteriormente, la observación etnográfica de los recorridos cotidianos de cuatro habitantes del barrio seleccionado. Los hallazgos revelan una serie de factores estructurales y específicos —como las condiciones de habitabilidad, el clima, las infraestructuras de movilidad, los modos de transporte, las redes sociales, la actividad comercial, la inseguridad y los flujos de servicios urbanos— que son experimentados de manera diferenciada según la posicionalidad de cada habitante. Esta diversidad influye en las estrategias de adaptación desplegadas por los habitantes observados y genera valoraciones contrastantes, que producen tensiones entre las condiciones de accesibilidad y las representaciones de las experiencias urbanas construidas en la vida cotidiana. Se resalta que la interpretación de estos factores no es homogénea ni estática, por lo que resulta fundamental incorporar una mirada integral que reconozca las múltiples temporalidades que configuran las dinámicas cotidianas. El aporte de este estudio radica en la adecuación de una estrategia metodológica cualitativa que posibilita el análisis e interpretación crítica de las experiencias y percepciones de movilidad en un barrio de ladera.

**Palabras clave:** Movilidad urbana, barrios periféricos, estudios urbanos, experiencias, percepciones, observación etnográfica, vida cotidiana, zonas de ladera

## Índice

|                    |  |    |
|--------------------|--|----|
| Lista de acrónimos | 6  |    |
| Lista de figuras   | 7  |    |
| Lista de tablas    | 9  |    |
| Lista de anexos    | 10   |    |
| Introducción       | 11   |    |
| 1                  | CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA  | 13 |
| 1.1                | Problema de investigación  | 13 |
| 1.2                | Pregunta de investigación  | 15 |
| 1.3                | Objetivos  | 15 |
| 1.3.1              | Objetivo general   | 15 |
| 1.3.2              | Objetivos específicos  | 15 |
| 1.4                | Hipótesis  | 16 |
| 2                  | CAPÍTULO II MOVILIDAD COTIDIANA EN ZONAS PERIFÉRICAS DE LIMA:<br>CONDICIONES Y CONTRADICCIONES | 17 |
| 2.1                | El enfoque de la movilidad en los estudios urbanos de América Latina                           | 17 |
| 2.2                | Tensiones entre accesibilidad y experiencia urbana en Lima                                     | 27 |
| 2.3                | La movilidad cotidiana en la escala barrial  | 41 |
| 3                  | CAPÍTULO III METODOLOGÍA   | 51 |
| 3.1                | Aproximación metodológica  | 51 |
| 3.2                | Estrategia metodológica  | 52 |
| 3.3                | Diagnostico urbano   | 53 |
| 3.4                | Trabajo de acercamiento exploratorio   | 54 |
| 3.4.1              | Selección de un espacio urbano representativo y preparación                                    | 54 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 3.4.2 | Realización de las visitas y recojo de información                       | 55  |
| 3.4.3 | Sistematización y análisis de los registros etnográficos                 | 55  |
| 3.5   | Trabajo de campo con acompañamiento                                      | 57  |
| 3.5.1 | Acercamiento comunitario preliminar                                      | 57  |
| 3.5.2 | Selección de casos representativos y preparación                         | 58  |
| 3.5.3 | Realización de los recorridos acompañados                                | 59  |
| 3.5.4 | Sistematización y análisis de los registros etnográficos                 | 61  |
| 3.6   | Criterios de categorización de factores identificados                    | 61  |
| 4     | CAPÍTULO IV MOVILIDAD COTIDIANA EN LOS BARRIOS DE JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI | 63  |
| 4.1   | José Carlos Mariátegui: autoproducción y autogestión del hábitat         | 63  |
| 4.2   | Dinámicas cotidianas vinculadas a la movilidad y el entorno local        | 72  |
| 4.3   | Experiencias de movilidad desde los recorridos acompañados               | 82  |
| 4.3.1 | Restricciones estructurales: El caso de María                            | 84  |
| 4.3.2 | Negociaciones espacio-temporales. El caso de Juan                        | 90  |
| 4.3.3 | Función social del transporte público: El caso de Rosa                   | 96  |
| 4.3.4 | Paradoja de la caminata. El caso de Luis                                 | 102 |
| 4.4   | Síntesis comparativa   | 107 |
|       | Conclusiones   | 113 |
|       | Referencias  | 116 |
|       | Anexos   | 123 |

## **Lista de acrónimos**

AF Agrupación Familiar

ATU Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

CENCA Instituto del Desarrollo Urbano CENCA

FRV Ficha de Registro de Viaje

IMP Instituto Metropolitano de Planificación

INEI Instituto Nacional de Estadística e Informática

JCM José Carlos Mariátegui

MML Municipalidad Metropolitana de Lima

MOVYT Núcleo Movilidades y Territorios MOVYT

MTC Ministerio de Transporte y Comunicaciones

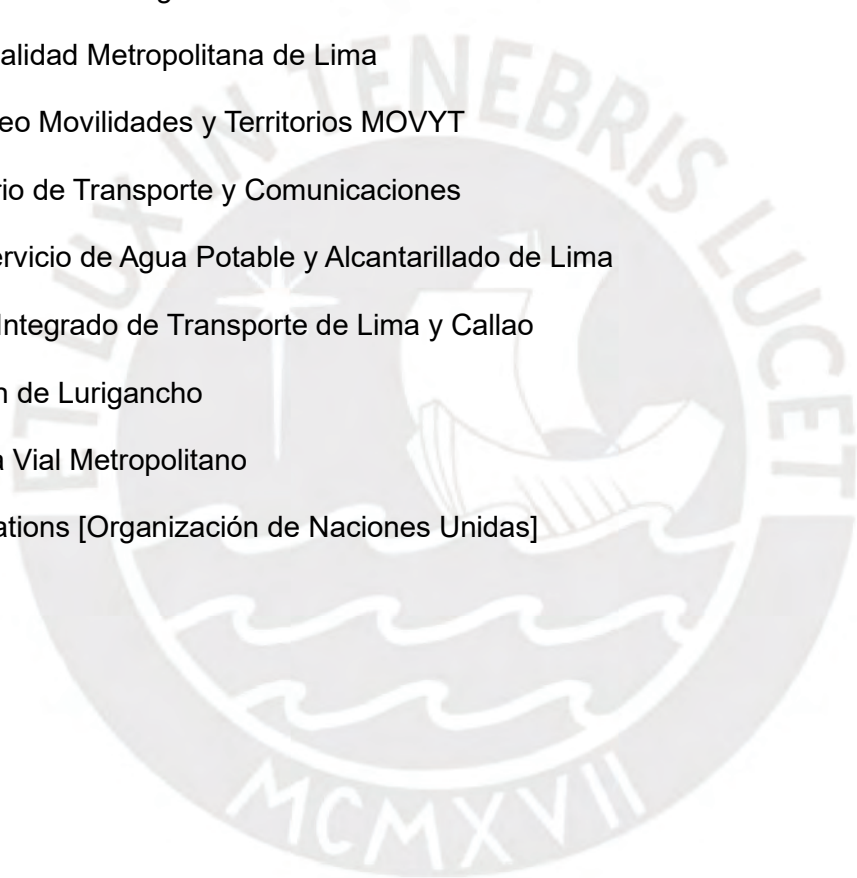
SEDAPAL Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima

SIT Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

SJL San Juan de Lurigancho

SVM Sistema Vial Metropolitano

UN United Nations [Organización de Naciones Unidas]



## Lista de figuras

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 <i>Cambio de paradigma de la movilidad</i>  | 20 |
| Figura 2 <i>Viajes de la periferia al centro por motivos laborales por las mañanas en Lima</i>                     | 29 |
| Figura 3 <i>Relieve y extensión de la mancha urbana del área metropolitana de Lima</i>                             | 31 |
| Figura 4 <i>Actores involucrados en la gestión de la movilidad y el transporte en Lima</i>                         | 33 |
| Figura 5 <i>Condiciones de movilidad y caracterización socioeconómica de Lima</i>                                  | 35 |
| Figura 6 <i>Rótulos adhesivos de rutas del transporte informal en SJL</i>  | 36 |
| Figura 7 <i>Principales problemas que afectan la calidad de vida en Lima</i>                                       | 38 |
| Figura 8 <i>Estación Bayóvar de la Línea 1 del Metro de Lima en SJL</i>  | 40 |
| Figura 9 <i>Mototaxis subiendo pendientes pronunciadas</i>   | 43 |
| Figura 10 <i>Mujer descendiendo una escalera precaria con su hija en la espalda durante su trayecto al colegio</i> | 45 |
| Figura 11 <i>Cronograma de las etapas de trabajo</i>   | 52 |
| Figura 12 <i>Diagrama de flujo de trabajo</i>  | 53 |
| Figura 13 <i>Acercamiento comunitario preliminar en la Plaza Mayor de JCM</i>                                      | 58 |
| Figura 14 <i>Relación con las centralidades metropolitanas y el transporte público masivo</i>                      | 66 |
| Figura 15 <i>Relación con los principales ejes viales metropolitanos</i>   | 67 |
| Figura 16 <i>Delimitación de JCM y las principales vías de articulación local</i>                                  | 68 |
| Figura 17 <i>Ocupación histórica de los barrios que conforman JCM</i>  | 69 |
| Figura 18 <i>Esquema del perfil topográfico del territorio de JCM</i>  | 70 |
| Figura 19 <i>Sábado – Avenida Las Lomas con Calle S/N</i>  | 75 |
| Figura 20 <i>Lunes – Avenida Las Lomas con Calle S/N</i>   | 75 |
| Figura 21 <i>Sábado – Avenida Las Lomas</i>  | 76 |
| Figura 22 <i>Lunes – Avenida Las Lomas</i>   | 76 |
| Figura 23 <i>Sábado – Avenidas Pampa Alta y Las Lomas</i>  | 77 |
| Figura 24 <i>Lunes – Avenidas Pampa Alta y Las Lomas</i>   | 77 |
| Figura 25 <i>Sábado – Avenida Pampa Alta con Calle S/N</i>   | 78 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 26 <i>Lunes – Avenida Pampa Alta con Calle S/N</i>                     | 78  |
| Figura 27 <i>Movilidad y actividad comercial a las 7 a.m.</i>                 | 79  |
| Figura 28 <i>Movilidad y actividad comercial a las 12 p.m.</i>                | 80  |
| Figura 29 <i>Movilidad y actividad comercial a las 10 p.m.</i>                | 81  |
| Figura 30 <i>Ubicación de la residencia de María y Juan</i>                   | 83  |
| Figura 31 <i>Ubicación de la residencia de Rosa y Luis</i>                    | 84  |
| Figura 32 <i>Secuencia visual del recorrido etnográfico de María</i>          | 88  |
| Figura 33 <i>Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de María</i>       | 89  |
| Figura 34 <i>Secuencia visual del recorrido etnográfico de Juan</i>           | 94  |
| Figura 35 <i>Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Juan</i>        | 95  |
| Figura 36 <i>Secuencia visual del recorrido etnográfico de Rosa</i>           | 100 |
| Figura 37 <i>Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Rosa</i>        | 101 |
| Figura 38 <i>Secuencia visual del recorrido etnográfico de Luis</i>           | 105 |
| Figura 39 <i>Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Luis</i>        | 106 |
| Figura 40 <i>Acción colectiva persistente en los barrios de ladera de JCM</i> | 112 |

## **Lista de tablas**

|   |     |
|---|-----|
| Tabla 1 <i>Barreras de accesibilidad experimentadas durante los trayectos</i> | 24  |
| Tabla 2 <i>Perfiles representativos de viajeros</i>                           | 56  |
| Tabla 3 <i>Estrategia metodológica de recorrido etnográfico</i>               | 60  |
| Tabla 4 <i>Caracterización general de JCM en relación con SJL</i>             | 64  |
| Tabla 5 <i>Cuadro comparativo de desplazamientos cotidianos</i>               | 109 |
| Tabla 6 <i>Categorización de factores analizados</i>                          | 111 |



## **Lista de anexos**

|   |     |
|---|-----|
| Anexo I <i>Dinámicas cotidianas en torno al mercado El Trébol – Relato etnográfico N°1</i>  | 123 |
| Anexo II <i>Dinámicas cotidianas en torno al mercado El Trébol – Relato etnográfico N°2</i> | 131 |
| Anexo III <i>Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°001</i>                                   | 133 |
| Anexo IV <i>Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°002</i>                                    | 141 |
| Anexo V <i>Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°003</i>                                     | 148 |
| Anexo VI <i>Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°004</i>                                    | 155 |



## Introducción

En las últimas décadas, las ciudades de América Latina han enfrentado un proceso de crecimiento urbano marcado por la expansión periférica, la informalidad del suelo y la desigual distribución de la infraestructura y los servicios urbanos (Banco Mundial, 2020; United Nations [UN], 2017). En ese contexto, la movilidad cotidiana ha sido identificada como una dimensión clave para comprender cómo se expresan y reproducen las desigualdades socioespaciales. Desde esta perspectiva, se pone énfasis en las experiencias y percepciones de las personas, con el propósito de comprender cómo las condiciones de movilidad inciden en su vida cotidiana (Cresswell, 2010; Jirón & Imilán, 2018; Sheller & Urry, 2008). Lejos de tratarse solo de un asunto técnico vinculado al transporte, la movilidad constituye una práctica social compleja que estructura los modos de habitar, las relaciones sociales y las posibilidades de acceso a las dinámicas urbanas (Imilán et al., 2015; Lindón, 2014).

En Lima, los barrios periféricos enfrentan marcadas brechas de accesibilidad, especialmente en zonas de ladera, donde la geografía accidentada y las precarias condiciones de habitabilidad agravan las dificultades de desplazamiento diario (Robert et al., 2022). Aunque existen estudios sobre movilidad en zonas periféricas (Munive et al., 2022; Ponce et al., 2022; Román, 2024), se observa una limitada atención a las experiencias urbanas de quienes habitan en estos territorios específicos. La presente investigación busca aportar a este campo abordando la movilidad desde un enfoque cualitativo de carácter exploratorio, que integra tanto el análisis de las condiciones de accesibilidad para la integración a las dinámicas de la ciudad, como de las representaciones de las experiencias urbanas construidas por los habitantes en su vida cotidiana.

Se parte del supuesto de que la movilidad en barrios periféricos esta mediada por una serie de factores —estructurales y específicos— que son experimentados de manera diferenciada según la posicionalidad de cada habitante, generando tensiones entre las condiciones de accesibilidad y sus percepciones. En ese sentido, se propone como principal

objetivo analizar los factores que inciden en las experiencias y percepciones de movilidad cotidiana de los habitantes de un barrio periférico ubicado en zonas de ladera.

La estrategia metodológica adoptada integra dimensiones objetivas y subjetivas, mediante la adecuación y uso de técnicas que permitieron registrar e interpretar las percepciones de las personas sobre el entorno físico y social en el que se desplazan, así como las implicancias que estos factores tienen en su vida cotidiana. El trabajo de campo se desarrolló en José Carlos Mariátegui [JCM] —un conjunto de barrios ubicado al noreste de la ciudad, en el distrito de San Juan de Lurigancho [SJL]— y constó de dos etapas: en primer lugar, el reconocimiento preliminar del ámbito barrial mediante dos visitas de observación directa e interacción con actores locales; y, en segundo lugar, la observación etnográfica de los recorridos cotidianos realizados por cuatro habitantes.

La investigación se organiza en cinco capítulos. El primer capítulo introduce el problema de investigación, los objetivos y la justificación del estudio. El segundo capítulo desarrolla el marco teórico-metodológico, abordando la movilidad cotidiana en contextos de desigualdad socioespacial, y contextualiza el caso de estudio en el ámbito urbano de Lima. El tercer capítulo describe la estrategia metodológica y el enfoque cualitativo adoptado. El cuarto capítulo presenta los hallazgos empíricos obtenidos a partir del trabajo de campo realizado en JCM. Finalmente, el quinto capítulo expone las conclusiones y reflexiones sobre los aportes al campo de estudio de la movilidad en barrios periféricos.

El aporte de este estudio radica en la adecuación de una estrategia metodológica cualitativa de carácter exploratorio que permite el análisis e interpretación crítica de las experiencias y percepciones de movilidad en un barrio de ladera. Esta aproximación empírica no solo visibiliza los retos persistentes para la reducción de desigualdades en la ciudad, sino que también abre la posibilidad de incorporar enfoques cualitativos en los procesos de planificación y gestión urbana, adaptados a las particularidades de contextos urbanos periféricos.

# 1 CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

## 1.1 Problema de investigación

Cada día más de un tercio de las personas que se desplazan por la ciudad de Lima, enfrentan condiciones de movilidad complicadas, llegando a pasar más de una hora en el transporte público, más aún cuando residen en barrios periféricos, aquellos que se encuentran en las zonas más alejadas del centro de la ciudad (Robert et al., 2022). Por ello, despliegan una serie de estrategias de adaptación para llegar a sus destinos dada la ineficiencia del actual sistema de transporte urbano y de las condiciones de las infraestructuras de movilidad. En algunos casos, estas prácticas de movilidad pueden resultar muy costosas —en tiempo y dinero—, por ello las personas deben renunciar a realizar ciertas actividades relacionadas con el trabajo, educación, salud, recreación y relaciones sociales (Asociación Movemos, 2020; Avellaneda & Lazo, 2011).

De este modo, la movilidad ha sido identificada como un eje articulador de vida cotidiana para la supervivencia de los habitantes de barrios periféricos donde las características de la estructura urbana de la ciudad penalizan estas zonas que acumulan niveles socioeconómicos bajos y difíciles condiciones de movilidad (Vega Centeno et al., 2022). Estos barrios enfrentan marcadas brechas de accesibilidad, situación que se agrava en zonas de ladera, donde la geografía accidentada y las precarias condiciones de habitabilidad incrementan las dificultades de desplazamiento de sus habitantes afectando directamente su calidad de vida. En estos contextos, el tramo que abarca el desplazamiento desde la vivienda hasta la primera oferta de transporte público, denominado como la «última milla», presenta muchas dificultades para sus habitantes (UN, 2017). En particular, para quienes viven en pobreza extrema o enfrentan barreras en el acceso a servicios básicos, este recorrido se ve condicionado tanto por la topografía accidentada del entorno como por la estrechez del tejido urbano que limita la accesibilidad peatonal y vehicular (Robert et al., 2022).

Los estudios urbanos enfocados en la movilidad cotidiana en las zonas periféricas de Lima han examinado la producción del entorno urbano y su relación con las dinámicas cotidianas, revelando las dificultades de las condiciones de movilidad que experimentan sus residentes (Munive et al., 2022; Ponce et al., 2022; Román, 2024). Sin embargo, se observa una limitada atención a las experiencias urbanas de quienes habitan en zonas de ladera, donde el Estado ha tenido muy poca presencia en los distintos periodos de ocupación y producción del hábitat desde fines del siglo XX (Lambert, 2021; Torres et al., 2022; Velarde & Vásquez, 2017).

Situado en SJL —el distrito más poblado y uno de los más pobres de Lima (Instituto Nacional Estadística e Informática [INEI], 2020, 2024)—, JCM está conformado por un conjunto de barrios autoproducidos que ocupan las laderas de las quebradas al noreste de la ciudad. Estos barrios presentan —al igual que otras zonas en proceso de expansión y consolidación— condiciones adversas de movilidad, una marcada desventaja social, y se caracterizan por ser zonas de baja densidad urbana producidas sobre pendientes pronunciadas que concentran hogares pobres expuestos a un amplio espectro de riesgos como parte de su cotidianidad (Instituto del Desarrollo Urbano CENCA [CENCA], 2019; Torres et al., 2021). En JCM, con frecuencia muchas inversiones, tanto en la consolidación de vivienda como en las infraestructuras de movilidad, se realizan en forma altamente fragmentada. De manera paradójica, estas inversiones suelen incrementar o desplazar los riesgos preexistentes por realizarse en zonas cada vez más vulnerables, con reducida calidad de vida y lejos del principal centro urbano de la ciudad (Allen et al., 2017; CENCA, 2019; Jaime et al., 2021; Perleche et al., 2022). Frente a los problemas derivados por las precarias condiciones habitabilidad física y movilidad en las que viven, los habitantes de JCM desarrollan estrategias de adaptación ya sea de manera individual o colectiva, para enfrentar esta situación.

De esta manera, resulta pertinente observar y comprender, desde un enfoque cualitativo, las experiencias y percepciones de los habitantes de JCM en sus prácticas de

movilidad al enfrentarse con el entorno urbano y con otros viajeros durante sus recorridos cotidianos. La identificación de los factores que inciden en los desplazamientos cotidianos de las personas abre la posibilidad de promover procesos de planificación y gestión urbana que integren la participación de la sociedad, con el propósito de generar las condiciones propicias para una movilidad sostenible en su dimensión ambiental y social (Jirón et al., 2024; Vega Centeno et al., 2024).

Esta situación, donde los barrios de ladera se constituyen como pequeñas concentraciones que forman unidades dispersas que se alejan del centro de la ciudad, no es exclusiva de JCM. Esto se refleja en otras zonas periféricas de la ciudad, y en ese sentido, la presente investigación adquiere importancia ya que, busca aportar la adecuación de una estrategia metodológica cualitativa exploratoria que permita el análisis e interpretación crítica de los factores que inciden en las experiencias y percepciones de movilidad de habitantes de barrios periféricos en zonas de ladera.

## 1.2 Pregunta de investigación

- ¿Qué factores inciden en las experiencias y percepciones de movilidad cotidiana de los habitantes de barrios periféricos de Lima ubicados en zonas de ladera?

## 1.3 Objetivos

### 1.3.1 Objetivo general

- Analizar los factores que inciden en las experiencias y percepciones de movilidad cotidiana de los habitantes de un barrio periférico de Lima ubicado en zona de ladera.

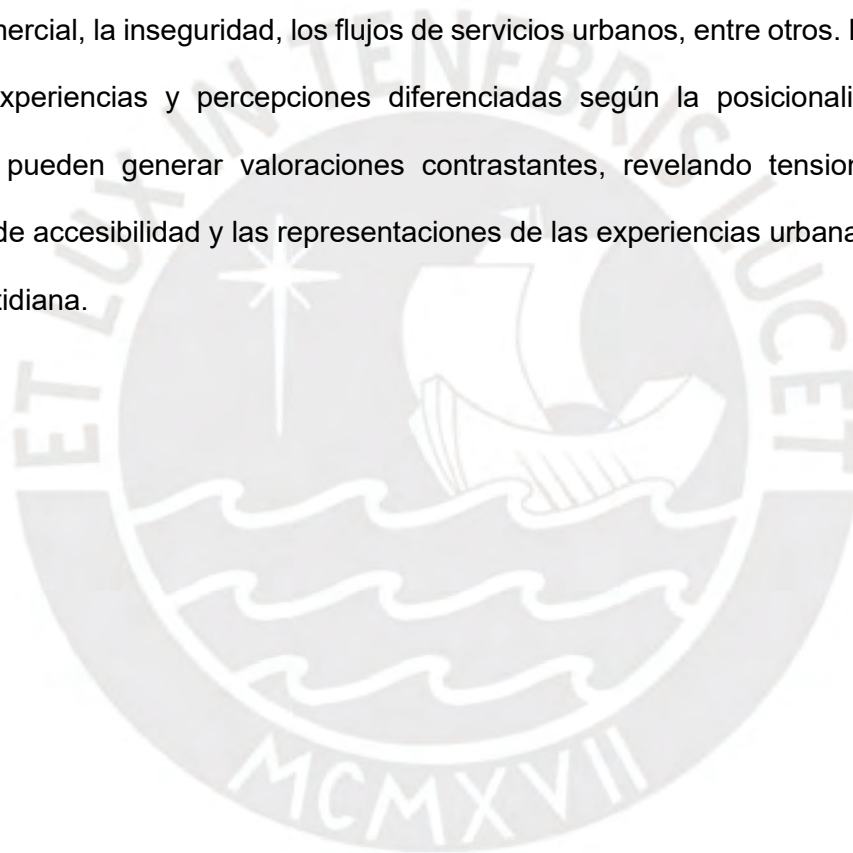
### 1.3.2 Objetivos específicos

- Comprender las condiciones de movilidad urbana en las zonas periféricas de Lima.
- Analizar cómo se relacionan las características del entorno urbano y las dinámicas cotidianas del barrio en torno a la movilidad.
- Identificar los factores que condicionan la accesibilidad de los habitantes del barrio a las dinámicas de la ciudad.

- Comprender las representaciones de la experiencia urbana en los desplazamientos cotidianos de los habitantes del barrio y las implicancias en su vida cotidiana.

#### 1.4 Hipótesis

Se parte del supuesto de que la movilidad cotidiana en barrios periféricos ubicados en zonas de ladera esta mediada por una serie de factores estructurales y específicos, vinculados a la organización socioespacial de la ciudad, las condiciones de habitabilidad, el clima, las infraestructuras de movilidad, los modos de transporte, las redes sociales, la actividad comercial, la inseguridad, los flujos de servicios urbanos, entre otros. Estos factores configuran experiencias y percepciones diferenciadas según la posicionalidad de cada habitante, y pueden generar valoraciones contrastantes, revelando tensiones entre las condiciones de accesibilidad y las representaciones de las experiencias urbanas construidas en la vida cotidiana.



## **2      CAPÍTULO II MOVILIDAD COTIDIANA EN ZONAS PERIFÉRICAS DE LIMA: CONDICIONES Y CONTRADICCIONES**

El presente capítulo desarrolla el marco teórico-metodológico, abordando la movilidad cotidiana en contextos de desigualdad socioespacial, y contextualiza el caso de estudio en el ámbito urbano de Lima. En primer lugar, se realiza una revisión de literatura referente a movilidad cotidiana, con el fin de identificar los principales enfoques y aportes relevantes para el estudio que permita establecer criterios clave de análisis. En segundo lugar, se examina la relación entre las condiciones de accesibilidad y la experiencia urbana de desplazarse en las zonas periféricas de Lima. Finalmente, se profundiza en la comprensión de las dinámicas cotidianas asociadas a la movilidad en barrios periféricos ubicados en zonas de ladera.

### **2.1    El enfoque de la movilidad en los estudios urbanos de América Latina**

A nivel global, la movilidad se ve afectada por el crecimiento poblacional, el cambio climático y los avances en tecnología (UN, 2017). Las múltiples transformaciones urbanas que experimentan las grandes metrópolis fragmentan las condiciones espacio-temporales sobre las cuales se constituye la espacialidad urbana de la vida cotidiana. En las últimas décadas, las ciudades de América Latina han enfrentado un proceso de crecimiento urbano marcado por la expansión periférica, la informalidad del suelo y la desigual distribución de la infraestructura y los servicios urbanos (Banco Mundial, 2020; Velarde & Vásquez, 2017). Diversos estudios sobre la movilidad cotidiana en ciudades de latinoamericanas —como Bogotá, Lima, Santiago de Chile— evidencian que este escenario afecta en mayor medida a las poblaciones más vulnerables que habitan en zonas alejadas de los principales recursos que ofrece cada aglomeración urbana.

En la mayoría de las ciudades latinoamericanas, los gobiernos siguen dedicando esfuerzos y recursos a la satisfacción de la demanda de viajes en automóvil, manteniendo una visión del desarrollo urbano centrada en los habitantes de las clases media y alta (Guzmán et al., 2019). Tradicionalmente, esta manera de analizar el urbanismo y la accesibilidad ha resultado de gran utilidad para responder a las necesidades de grandes

demandas urbanas. Sin embargo, ha invisibilizado e ignorado la forma en que las características individuales influyen en el acceso a los bienes urbanos, así como las prácticas individuales que se llevan a cabo diariamente para propósitos ajenos al transporte. Las consecuencias de los altos niveles de segregación socioespacial y de las desigualdades urbanas resultantes de este modelo de ciudad, se traducen, por un lado, en miles de horas perdidas en el tráfico y, por otro lado, en niveles desproporcionados de riesgo y exclusión social de las poblaciones más vulnerables quienes enfrentan múltiples desafíos diariamente en sus trayectos por la ciudad (Dextre & Avellaneda, 2014; Herce, 2009).

En ese marco, la movilidad cotidiana, referida como “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p. 24), ha sido identificada como una dimensión clave para comprender cómo se expresan y reproducen las desigualdades socioespaciales. El denominado «giro de la movilidad» —que surge a inicios del siglo XX— sugiere interpelarnos sobre las formas tradicionales de comprender el movimiento en espacio-tiempo, cuestionando la forma estática en que las ciencias sociales analiza la vida contemporánea, así como la manera en que los estudios de transporte analizan el movimiento principalmente observando desplazamientos desde un punto A a un punto B, priorizando componentes como tiempo, costo y distancias, sin vincular las implicancias de estos desplazamientos en la ciudad y las consecuencias en la vida cotidiana de los habitantes (Cresswell, 2010; Sheller & Urry, 2006).

Sheller y Urry (2006) proponen que el análisis social debe trascender los enfoques fijos y territoriales para comprender cómo las conexiones, los flujos y las redes —tanto físicas como virtuales— estructuran las sociedades contemporáneas. Desde esta perspectiva, se enfatiza que la movilidad no es solo un movimiento físico, sino también una compleja red de prácticas, tecnologías, imaginarios y relaciones de poder que configuran el mundo globalizado. Por su parte, Cresswell (2010) complementa este enfoque señalando que la movilidad debe entenderse como un fenómeno compuesto por tres dimensiones

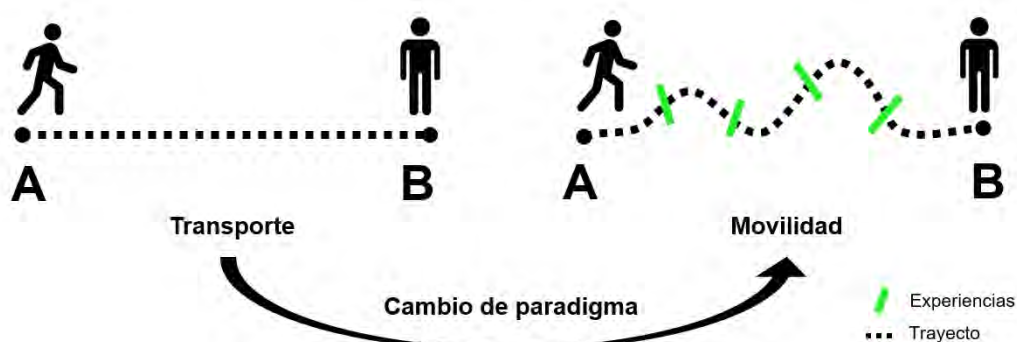
interrelacionadas: el movimiento, el sentido o significado asociado a ese movimiento y la experiencia del movimiento. Ambos autores concuerdan en cuestionar los enfoques estáticos y se profundiza en el análisis de cómo la movilidad está cargada de significados sociales, simbólicos y políticos, destacando que no todas las movilidades, son valoradas y experimentadas de la misma manera. De este modo, se aborda la dimensión subjetiva y las desigualdades asociadas al derecho y a la capacidad de moverse, subrayando que la movilidad es tanto una práctica físico-espacial como una construcción social y política.

Profundizando en este aspecto, la movilidad como paradigma posee dos usos diferenciados en términos de campos de estudios, teoría y metodología, por ello resulta relevante diferenciar entre la movilidad cotidiana como objeto de estudio y como enfoque (Jirón & Imilán, 2018). La movilidad como «objeto» implica centrarse en el análisis de las propias prácticas de desplazamiento, lo cual aporta principalmente a campos como el transporte, la planificación urbana o la infraestructura. En cambio, cuando se aborda como «enfoque», el análisis se orienta hacia las prácticas móviles y las relaciones sociales que emergen de ellas, prestando atención a aspectos específicos de la vida cotidiana —como el trabajo, el cuidado del hogar, la educación y otras actividades— que no solo estructuran las rutinas diarias, sino que también otorgan sentido y propósito a la vida de las personas (Vega Centeno, 2004).

La movilidad entonces no solo representa una forma de acceso a la ciudad, a sus territorios y a las distintas oportunidades que esta ofrezca, sino también, un medio para la satisfacción de las necesidades de las personas (Avellaneda & Lazo, 2011; Dextre & Avellaneda, 2014). De esta manera, el estudio de la movilidad permite revelar aspectos de la vida diaria o del habitar cotidiano que resultarían invisibles con un enfoque tradicional, prestando principal atención a las experiencias y percepciones de los habitantes en sus trayectos cotidianos (ver Figura 1).

**Figura 1**

*Cambio de paradigma de la movilidad*



En América Latina, los datos estadísticos recopilados respecto al reparto modal en las distintas ciudades, en las que predominan los modos activos —bicicleta y caminata— y el transporte público, pueden referirse a un modelo percibido como «sostenible» en términos de eficiencia ambiental; sin embargo, esto representa una gran inequidad social sobre todo para las zonas periféricas de estas urbes (Dextre & Avellaneda, 2014; Guzmán et al., 2019). La movilidad cotidiana se configura como una necesidad marcada por condiciones adversas, que demanda cada vez más esfuerzos y sacrificios hacia el desarrollo de una movilidad sostenible, sobre todo para los habitantes de estas zonas, donde las características topográficas, la distancia y la inseguridad, junto con el costo económico y temporal que representan estos viajes, componen los principales desafíos (Robert & Pereyra, 2024).

Este contraste ha permitido reflexionar sobre el significado y rol de la movilidad sostenible en las agendas urbanas internacionales, así como su adecuación a las distintas realidades de las ciudades latinoamericanas, en particular a las zonas periféricas. Si bien en el contexto del cambio climático global y los actuales procesos acelerados de expansión urbana en el mundo, la movilidad sostenible se ha vuelto un tema central de las agendas urbanas, esto ha dado lugar principalmente a una proliferación de recomendaciones, iniciativas y buenas prácticas a nivel internacional, donde objetivo principal suele estar enfocado en la modernización de la oferta de transporte y la reducción de la huella de carbono que generan estos modos, sin mayor consideración de las prácticas y condiciones de

movilidad (Guzmán et al., 2019; Vega Centeno et al., 2024). Es así como, por ejemplo, en Lima la planificación y gestión de la movilidad se ha desarrollado sin considerar una articulación efectiva con las necesidades de la población y las distintas formas de habitar la ciudad, sobre todo de los grupos sociales más vulnerables, quienes representan una alta participación de la población urbana y que a su vez son responsables del mayor número de desplazamientos realizados (Robert et al., 2022). En concreto, la visión actual de movilidad sostenible apunta a una que sea accesible, saludable, inclusiva y segura, es decir que sea eficiente en su dimensión ambiental y social. Adoptar esta visión representa un aporte clave para el cierre de las brechas de inequidad existentes.

Es evidente que la forma urbana resultante del actual modelo de ciudad latinoamericana no es sostenible, dado que ha contribuido a procesos de degradación ambiental, exclusión social y, en consecuencia, ha afectado de manera directa y negativa en el bienestar de sus habitantes (Avellaneda, 2008; Dextre & Avellaneda, 2014). Por ello, múltiples investigaciones han resaltado la necesidad de un enfoque que ponga a la población más vulnerable en el centro de las propuestas de intervención urbana para mitigar las condiciones de desigualdad preexistentes y posibilitar la integración de estos sectores al resto de la ciudad.

En ese escenario, las estrategias metodológicas de carácter exploratorio han resultado fundamentales dentro del paradigma de la movilidad, ya que el análisis de las experiencias cotidianas va más allá de los registros discursivos pues requiere una comprensión profunda de las prácticas de movilidad y sus implicancias en la vida urbana contemporánea (Jirón & Imilán, 2018). Por ello, la etnografía urbana se ha integrado dentro de las principales herramientas metodológicas para recoger las experiencias de habitar en movimiento en diversos estudios de ciudades latinoamericanas. De esta manera, a diferencia de un enfoque metodológico más distante, el método de la observación etnográfica permite una aproximación cualitativa de las dinámicas socioespaciales a través del tiempo de las experiencias de las personas (Hernández et al., 2014; Magnani et al., 2023).

Observar el habitar implica prestar atención a cómo las personas desarrollan su vida cotidiana a partir de sus prácticas, las sociedades que surgen y los espacios donde transcurren sus vidas (Lindón, 2014). Desde el enfoque de la movilidad, el habitar se concibe como un proceso continuo conformado por elementos interrelacionados. Analizar el habitar sin considerar el hábitat ni las particularidades y diversidades de los habitantes implica una mirada parcial a las dinámicas cotidianas. Por ello, resulta esencial comprender de manera integral las redes que configuran el habitar urbano incluyendo los diversos trayectos, elementos y las formas en que las personas experimentan esos espacios (Imilán et al., 2015; Jirón et al., 2024; Zunino et al., 2023). Así pues, las etnografías sobre las prácticas de movilidad han contribuido a problematizar la experiencia cotidiana y a visibilizar el rol que desempeña el entorno urbano. Complementariamente, Vega Centeno (2004) sostiene que para entender las lógicas de movilidad y vida cotidiana en los sectores populares —por lo general asociados con zonas periféricas—, no basta con centrarse únicamente en las rutinas diarias o semanales. Si bien estas escalas temporales pueden ser de utilidad para comprender los tiempos dedicados al trabajo, resultan limitadas para comprender la complejidad de los tiempos de la vida cotidiana de las personas observadas. Asimismo, a modo de ejemplo, señala que los tiempos dedicados a la vida familiar son, en muchos casos, los que otorgan sentido y propósito a la existencia en estos contextos.

Dentro de este marco, en las dos últimas décadas, el estudio de la movilidad se ha enfocado en comprender a las personas y sus desplazamientos principalmente a través de dos dimensiones: la accesibilidad y la experiencia urbana (Jirón & Mansilla, 2013; Vega Centeno, 2004). Por una parte, el análisis de la accesibilidad se centra en la capacidad de las personas para desplazarse y acceder a diferentes lugares y servicios utilizando diversos modos de transporte. Esta aproximación permite comprender de qué manera las personas pueden participar en las dinámicas de la ciudad. Desde este enfoque algunos estudios se han centrado en identificar las características de los desplazamientos y las barreras que los condicionan (Avellaneda, 2008; Jirón & Mansilla, 2013).

El análisis de la experiencia urbana, en cambio, se ha centrado en comprender cómo se construye el habitar de las personas en los diferentes espacios, tomando en consideración la posicionalidad del viajero y sus características individuales (Jirón & Imilán, 2018, Vega Centeno, 2004). Se enfatiza en la construcción de las percepciones e interpretaciones sobre los entornos urbanos, a partir del desplazamiento de los sujetos. Este apartado de investigaciones se ha enfocado en comprender cómo a través de las prácticas cotidianas de los habitantes en sus desplazamientos, se resignifica el entorno urbano y se construyen sentidos de apropiación que pueden constituir formas de identidad, tanto individuales como colectivas (De Certeau, 1990; Imilán et al., 2015; Lindón, 2014).

Retomando con más detalle la dimensión de accesibilidad, Dextre y Avellaneda (2014) señalan que la accesibilidad es lo que permite que cualquier persona pueda moverse por el espacio urbano, usar los sistemas de transporte, acceder a las edificaciones y tener acceso a los medios de comunicación, todo esto con la mayor autonomía posible. Cualquier impedimento para que se cumpla lo anterior, será considerado una barrera, que deberá ser identificada para su eliminación o para implementar algún sistema que permita superar el obstáculo. Por lo tanto, cuando una persona se ve imposibilitada de acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad, queda excluida de participar socialmente en las dinámicas urbanas. Es así como, las barreras de accesibilidad dan cuenta de la diversidad y densidad de problemáticas que los habitantes atraviesan en sus trayectos cotidianos. Al enfrentar estas barreras, los habitantes desarrollan estrategias de adaptación para superar esta situación, evidenciando múltiples formas de exclusión social (Avellaneda, 2008; Dextre & Avellaneda, 2014).

Por lo general, las barreras son experimentadas de manera simultánea con implicancias complejas en múltiples dimensiones —físicas, temporales, tecnológicas, organizacionales, habilidades y financieras— generando una «espesura» (Jirón & Mansilla, 2013). En la Tabla 1 se muestra una breve descripción de la relación de las mencionadas barreras de accesibilidad en cada dimensión sociocultural. Lejos de ser una simple sumatoria,

la espesura de accesibilidad se refiere a una combinación compleja y densa de factores interrelacionados. Las estrategias de adaptación que surgen frente a barreras de accesibilidad configuran formas de habitar la ciudad, diferenciadas de las lógicas de poder o de la planificación urbana (De Certeau, 1990; Ducasse & Lucas, 2024). Esto da cuenta de cómo las personas estructuran su movilidad en función de las posibilidades que les ofrece el entorno urbano y las decisiones que adoptan al encontrarse con otros viajeros. Por ello, es fundamental contextualizar los viajes, considerando tanto las características individuales como las del entorno urbano a través del tiempo que configuran las condiciones para el acceso, o no, a bienes, servicios, relaciones y lugares.

**Tabla 1**

*Barreras de accesibilidad experimentadas durante los trayectos*

| <b>Barreras de accesibilidad</b> | <b>Dimensión sociocultural</b> | <b>Descripción</b>   |
|----------------------------------|--------------------------------|--|
|                                  | Financiera                     | Relacionada con los costos asociados a los distintos modos de transporte.  |
|                                  | Física                         | Relacionada con la distancia recorrida, la localización de las actividades, las características físicas del entorno urbano.  |
|                                  | Organizacional                 | Relacionada con las múltiples actividades que se llevan a cabo regularmente para coordinar la vida diaria.   |
|                                  | Temporal                       | Referida al tiempo destinado a viajar, ciclos de la vida, la forma en que el día, la noche, las estaciones y los horarios de los servicios influyen en la movilidad.   |
|                                  | Habilidad                      | Vinculada a las capacidades de las personas para desplazarse de maneras específicas. Incluye el conocimiento y aprendizaje para adaptarse a situaciones adversas.  |
|                                  | Tecnológica                    | Referida a la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de esta para facilitar los viajes, o para sustituir la necesidad de viajes físicos mediante el uso de internet o teléfonos móviles. |

Fuente: Elaborado a partir de Jirón & Mansilla (2013).

De manera complementaria, Zunino et al. (2023) han abordado este enfoque y sostienen que las barreras pueden expresarse también como «facilitadores» dependiendo de cómo son experimentados en el habitar urbano. Es decir que pueden actuar como factores que posibilitan o mejoran las condiciones del desplazamiento para el acceso a la realización del programa diario de actividades.

A partir de lo mencionado en párrafos anteriores, se retoma ahora la dimensión de experiencia urbana para profundizar su enfoque y alcances. Comprender la experiencia urbana en la ciudad desde la perspectiva del habitar implica reconocer que los espacios urbanos no son meramente configuraciones físicas, sino escenarios donde los habitantes construyen significados, desarrollan prácticas cotidianas y producen su propio hábitat (De Certeau, 1990). La noción de habitar urbano se refiere a la relación entre la infraestructura y el tejido urbano con las actividades humanas que ahí ocurren, en la medida en que ellas expresan no solo usos sino también representaciones a través de la percepción de los habitantes (Lindón, 2014). Lo anterior contribuye a la comprensión de la construcción social de un paisaje urbano como consecuencia de la percepción de la realidad que tienen los habitantes de la ciudad (Zubelzu & Allende, 2015).

La forma en la que las personas perciben e interpretan el entorno urbano es altamente subjetiva y se basa principalmente en la experiencia de vida previa, que se construye a través del tiempo mediante el aprendizaje tanto individual como colectivo en el espacio habitado (Imilán et al., 2015; Vega Centeno, 2004; Zubelzu & Allende, 2015). En el marco del urbanismo sostenible —y la movilidad sostenible—, Rueda (2014) y Herce (2009) sostienen que un entorno que favorezca la accesibilidad, la calidad ambiental, la escala urbana, la diversidad funcional y la proximidad contribuyen a una percepción positiva y a fortalecer procesos de cohesión social. De esta manera, ambos autores concuerdan en que estos factores son determinantes dado que condicionan cómo los habitantes experimentan y valoran los espacios urbanos. No obstante, esta perspectiva debe ser leída críticamente al aplicarse en contextos urbanos periféricos latinoamericanos, donde el hábitat es producto tanto de las

dinámicas de informalidad como de las estrategias que despliegan los propios habitantes para apropiarse de su entorno (Takano & Tokeshi, 2008; Velarde & Vásquez, 2017).

En ese sentido, Lindón (2014) ofrece un marco clave al conceptualizar el habitar como un proceso socioespacial y simbólico, mediante el cual los habitantes se vinculan con el espacio a través de la experiencia cotidiana. El espacio urbano no se reduce a su dimensión física, sino que es un territorio vivido, cargado de memorias, emociones y significados. Esto refuerza la idea de que la percepción del entorno es un proceso activo, mediante el cual los habitantes interpretan, resignifican y transforman los espacios que transitan y habitan (Vega Centeno, 2004). Las valoraciones que las personas hacen del entorno urbano son, por tanto, el resultado de esta interacción compleja entre las condiciones físicas del espacio y las representaciones de la experiencia urbana tanto individuales como colectivas. Cuando los espacios urbanos favorecen la proximidad, la habitabilidad, la diversidad de usos y la accesibilidad —tal como plantea Rueda (2014)—, generan valoraciones positivas asociadas al bienestar, la seguridad y la cohesión social. Este entorno propicia vínculos comunitarios sólidos, favorece la permanencia y el sentido de pertenencia, fortaleciendo el hábitat como espacio de vida digna. En contraste, cuando los entornos urbanos son percibidos como hostiles, inseguros o carentes de infraestructura adecuada —producto de procesos de segregación, expansión urbana acelerada o políticas urbanas excluyentes— tienden a producirse valoraciones negativas que afectan la calidad de vida y limitan las oportunidades de interacción social, debilitando los procesos de cohesión comunitaria.

En síntesis, las dimensiones de la movilidad, tanto la accesibilidad como la experiencia urbana, pueden expresar diferencias significativas, incluso contradictorias. Los distintos enfoques y perspectivas de las dimensiones analizadas de la movilidad evidencian que si bien existen elementos que pueden posibilitar la realización de actividades, estos pueden ser percibidos negativamente, o viceversa, dependiendo de la experiencia de vida previa y la posicionalidad de cada persona. Lo desarrollado en esta sección contribuye a establecer criterios de análisis de la movilidad cotidiana a partir de la comprensión de nociones como

accesibilidad y experiencia urbana que configuran las percepciones de las personas al enfrentarse con el entorno urbano y otros viajeros.

## 2.2 Tensiones entre accesibilidad y experiencia urbana en Lima

Al igual que otras ciudades de América Latina como Bogotá y Santiago de Chile, durante la segunda mitad del siglo XX, la metrópoli de Lima —conformada por la aglomeración urbana de la provincia de Lima y la provincia constitucional del Callao— ha experimentado un enorme incremento demográfico que no ha sido acompañado por un adecuado ordenamiento territorial, resultando en una estructura conformada por fragmentos pese a los diversos instrumentos de planificación urbana elaborados (Metzger et al., 2015; Vega Centeno et al., 2019). Debido a su geografía, desde la segunda mitad del siglo pasado, la ciudad de Lima se expandió en tres zonas —norte, este y sur—, cada una en torno a la parte baja de las cuencas de los ríos Chillón, Rímac y Lurín. Esta expansión urbana generó la imagen de un patrón de segregación monocéntrica; sin embargo, la segregación residencial no significó una exclusión de la metrópoli, ya que la nueva población se integró a la ciudad a través del mercado de trabajo en expansión (Joseph et al., 2008). Paralelamente, con la transformación de la organización espacial de la ciudad, se gestó un proceso de autoproducción de barrios, surgiendo redes de centros urbanos en las zonas periféricas que abastecen de bienes y servicios básicos a su entorno (Chion, 2002; Vega Centeno et al., 2019).

En la planificación urbana de Lima se ha enfatizado la monocentralidad como principal problema en la organización de la ciudad (Moschella, 2014; Vega Centeno et al., 2019). Los planes se han enfocado en la identificación de centros urbanos para comprender la estructura de la ciudad y, al respecto se ha considerado como estrategia, la formación de núcleos de equipamientos metropolitanos localizados en las zonas norte, sur y este de Lima, de tal manera que la concentración de espacios de uso mixto genere o refuerce centralidades que permitan la descentralización en la metrópoli (Municipalidad Metropolitana de Lima e Instituto Metropolitano de Planificación [MML-IMP], 2022; Vega Centeno et al., 2019). Sin embargo, al

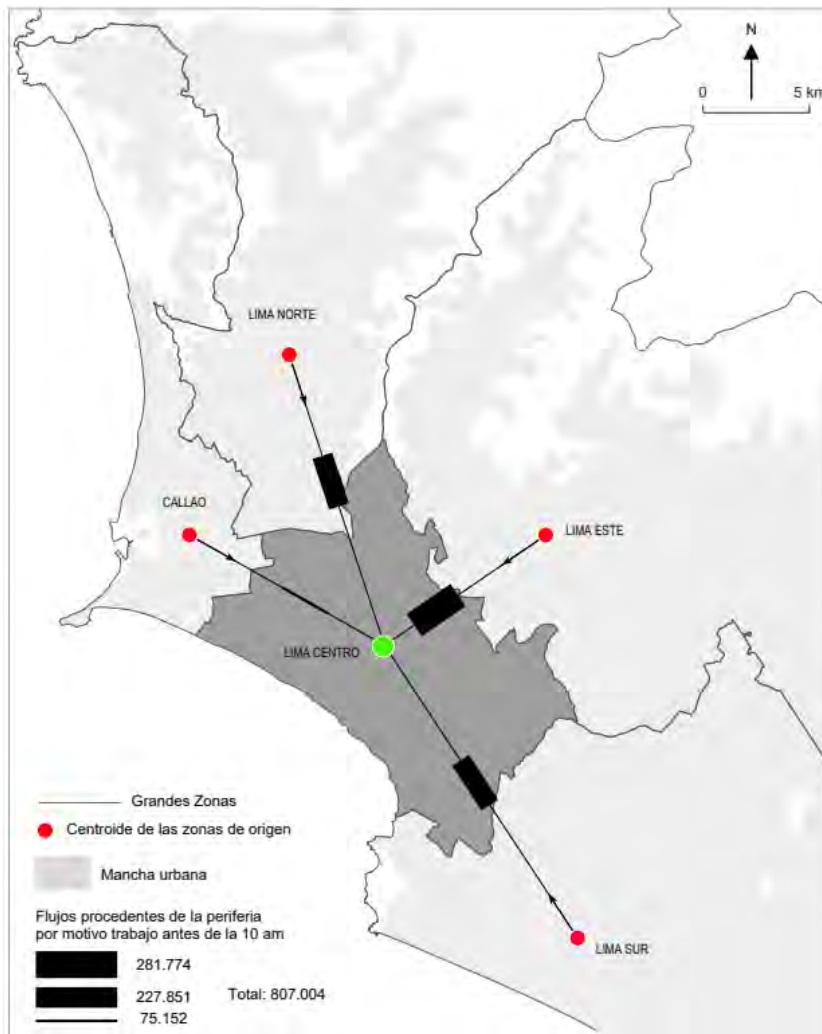
analizar las propuestas específicas para lograrlo, estas solo tratan la policentralidad como solución desde aspectos de la red vial, mostrando implícitamente un enfoque según el cual los grandes nodos viales se convertirán en centralidades por si solos (Moschella, 2014). En relación con la organización espacial metropolitana, como resultado de las transformaciones espaciales en el contexto de globalización a fines del siglo XX, Chion (2002) sostiene que:

La jerarquía espacial tradicional, con el poder económico concentrado en el principal centro metropolitano y disminuyendo hacia la periferia urbana, ha sido sustituida por una geometría más compleja, en la cual los múltiples centros metropolitanos y sus respectivas redes concentran diferentes grados de poder económico de acuerdo a la habilidad para movilizar capital, información y población. (p. 84)

Bajo esta imagen de estructura urbana, el grado de exclusión social de una zona está determinado por la carencia de conexión a las redes metropolitanas, sin importar su localización geográfica. Actualmente, esta imagen de organización espacial predominantemente monocéntrica —donde las zonas periféricas tienen una función esencialmente residencial— implica viajes excesivamente largos y/o costosos para los residentes en la periferia urbana, ya que el centro de la ciudad aún concentra la gran mayoría de actividades económicas y servicios de educación superior (Robert et al., 2022; Vega Centeno et al., 2019; Vega Centeno et al., 2022) (ver Figura 2). La movilidad de los habitantes de Lima presenta una estrecha relación con la estructura urbana y la organización funcional del territorio, donde se ha constituido un modelo de vida donde las diferentes actividades se encuentran dispersas a lo largo de la extensa trama urbana (Avellaneda & Lazo, 2011; Dextre & Avellaneda, 2014). La escasez de trabajo, de servicios de educación o salud, de oferta comercial o de lugares de ocio y recreación en las zonas periféricas de la ciudad, obliga a sus habitantes a desplazarse largas distancias para satisfacer sus necesidades diarias y desarrollar sus actividades cotidianas (Avellaneda, 2008; Vega Centeno et al., 2019).

**Figura 2**

*Viajes de la periferia al centro por motivos laborales por las mañanas en Lima*



Fuente: Vega Centeno et al. (2022).

Por ello, cada día más de un tercio de las personas que se desplazan por la metrópoli, enfrentan las condiciones de movilidad más complicadas, llegando a pasar más de una hora en el transporte público, más aún cuando residen en zonas periféricas caracterizadas por presentar relieves accidentados debido a los contrafuertes andinos que configuran el paisaje territorial de la ciudad (Robert et al., 2022) (ver Figura 3). Esto evidencia desigualdades en la accesibilidad a las dinámicas de la ciudad y en la experiencia urbana de habitar entre distintos sectores socioeconómicos, así como debilidades estructurales e institucionales. En el marco de una visión de desarrollo sostenible de la ciudad, Dextre y Aranda (2021) han identificado

los principales desafíos que enfrenta la movilidad urbana en Lima, los cuales se detallan a continuación:

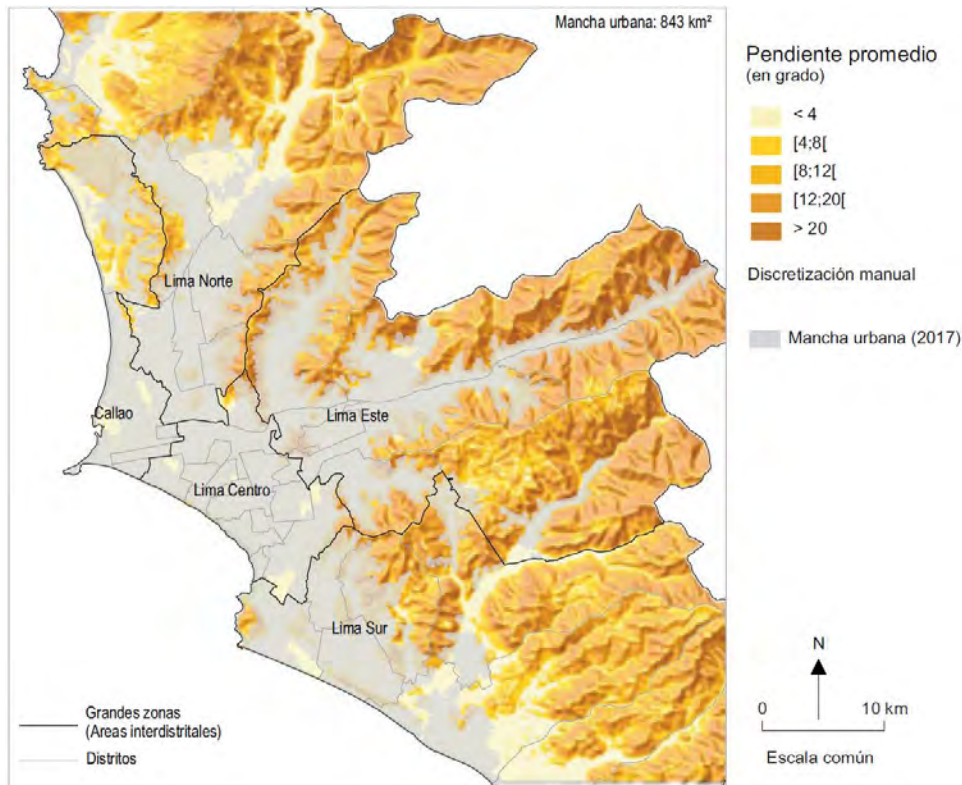
- Fragmentación del sistema de transporte público: El transporte urbano está compuesto por múltiples operadores sin coordinación ni planificación integrada, lo que genera caos, ineficiencia y duplicación de servicios.
- Congestión vehicular: La saturación de las vías provoca largos tiempos de viaje, pérdida de productividad y mayor estrés para los usuarios afectando especialmente a quienes viven en zonas periféricas.
- Contaminación ambiental: El uso intensivo de vehículos motorizados, especialmente los vehículos de transporte convencional que usan petróleo contribuyen significativamente a la mala calidad del aire y a problemas de salud pública.
- Desigualdad en el acceso a infraestructura y servicios: Las personas de escasos recursos, mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad enfrentan mayores barreras para acceder a un transporte seguro, eficiente y asequible.
- Desarticulación entre transporte y planificación urbana: Las decisiones sobre transporte y uso del suelo se toman de forma aislada, lo que genera ciudades extensas, mal conectadas y con servicios distribuidos de forma desigual.
- Inseguridad vial: Altos índices de accidentes de tránsito reflejan la falta de infraestructura segura y la ausencia de una cultura vial responsable, afectando especialmente a peatones y ciclistas.
- Gobernanza débil y falta de enfoque integral: La toma de decisiones en materia de movilidad esta dispersa entre múltiples entidades sin una coordinación efectiva ni una visión común de largo plazo.

Estos desafíos no solo dan cuenta de que Lima necesita mejorar su sistema de transporte, sino también incorporar enfoques donde las preocupaciones para el desarrollo de una movilidad sostenible, integrada, inclusiva y segura partan de comprender las formas de

habitar de las poblaciones más vulnerables, conformadas en su mayoría por las zonas periféricas (Dextre & Avellaneda, 2014; Vega Centeno et al., 2024).

### Figura 3

#### *Relieve y extensión de la mancha urbana del área metropolitana de Lima*



Fuente: Adaptado de Robert et al. (2022).

Los actuales procesos de crecimiento urbano, dominados por transformaciones estructurales que devienen de cambios económicos-políticos y tecnológicos-comunicacionales de las ciudades globalizadas contemporáneas, tienen implicancias con impactos negativos en lo que respecta a las condiciones de movilidad de una ciudad fragmentada como Lima (Avellaneda & Lazo, 2011; Herce, 2009). Su complejidad político-administrativa conformada por 50 distritos, cuyas capacidades técnicas y presupuestarias son muy desiguales, multiplican la dificultad (Metzger et al., 2015). Lima tiene un grave problema en la planificación y gestión de la movilidad como resultado de la gran cantidad de actores involucrados en el gobierno de la ciudad. Actualmente, se tiene un alcalde metropolitano de

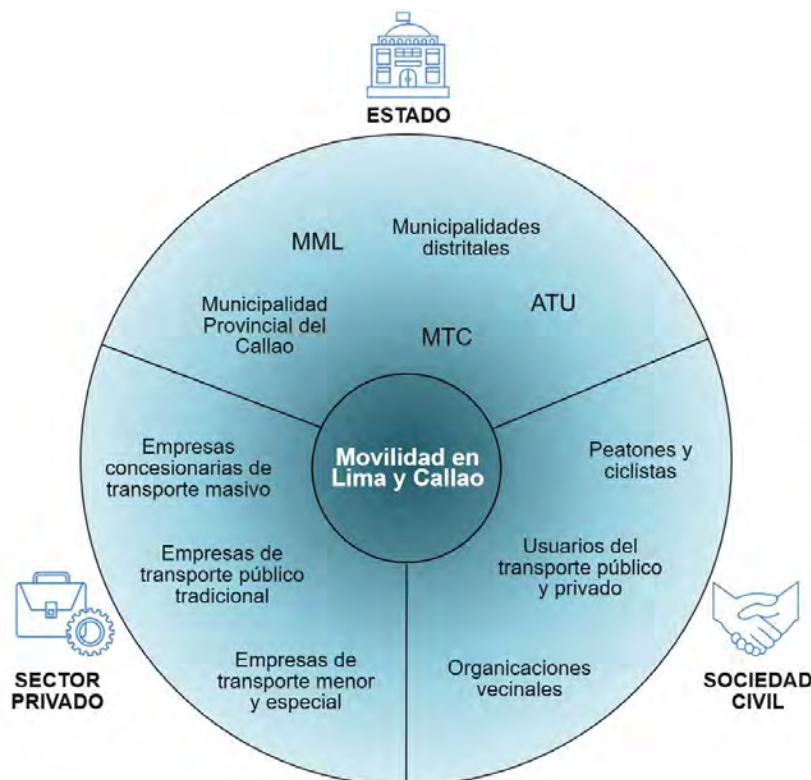
Lima, un alcalde para la provincia constitucional del Callao y 50 alcaldes distritales (Rioja et al., 2021; Ortiz et al., 2020).

En adición, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao [ATU] —creado en el 2018 como organismo técnico especializado del gobierno central, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones [MTC] con el objetivo de garantizar el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao [SIT] bajo un solo ente regulador (Ley 30900, 2018)—, multiplica la complejidad administrativa, dificultando la toma de decisiones y acciones entre los diversos actores involucrados en la movilidad urbana para la formulación de políticas públicas y lineamientos para la planificación de la ciudad dentro de un marco regulatorio confuso y caótico (Ortiz et al., 2020). A ello debe sumarse la participación del sector privado y la sociedad civil que se han involucrado activamente en la gestión de la movilidad y el transporte en Lima, conformando una diversidad de organizaciones sociales orientadas a la defensa de intereses tanto individuales como colectivos (Joseph et al., 2008; Metzger et al., 2015) (ver Figura 4).

Desde la creación de la ATU se han impulsado medidas para continuar con la creación del SIT en Lima (Ciudades Como Vamos, 2020). El MTC continúa ejecutando obras de la Línea 2 del Metro de Lima que unirá el distrito de Ate —ubicado al este de Lima— y Callao. En cuanto a la implementación de la Línea 3 y 4 del Metro de Lima, la ATU ha venido realizando coordinaciones con diversos países para proceder con su ejecución. Sin embargo, dada la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19 en el año 2020, ambos proyectos se vieron paralizados. La continuidad de estos proyectos resulta relevante pues inciden directamente en la calidad de vida de las personas permitiendo reducir tiempos de viaje y costos de desplazamiento. La gobernanza de la ciudad de Lima en torno a la movilidad urbana se caracteriza por presentar una fragmentación administrativa, una carencia de visión integral de ciudad y una debilidad institucional debido a que los organismos involucrados enfrentan desafíos complicados principalmente derivados de la asignación de competencias que a primera vista se traslapan.

**Figura 4**

*Actores involucrados en la gestión de la movilidad y el transporte en Lima*



Este fraccionamiento de la vida política intensifica la fragmentación urbana, fenómeno referido principalmente a discontinuidades espaciales que limitan la unificación del conjunto urbano generando escenarios de desigualdad social y relevando una estrecha relación de aspectos socioespaciales y temporales entre la estructura urbana y las condiciones de movilidad (Avellaneda, 2008). Los procesos de urbanización y las políticas del uso de suelo han conllevado a una segregación muy marcada en América Latina que se refleja en la fragmentación socioterritorial de la ciudad. Citando a Avellaneda & Lazo (2011), en Lima "este hecho ha causado la expulsión y la segregación de gran parte de la población pobre de la urbe a los territorios más alejados y mal servidos de la ciudad" (p. 49), lo que ha generado una dependencia de las zonas periféricas con respecto al centro de la ciudad. La zona central de Lima es un área con una pendiente poco pronunciada que concentra la mayor cantidad de actividades educativas y laborales y donde residen predominantemente los grupos socioeconómicos medios y altos, mientras que las zonas periféricas se sitúan en pendientes

pronunciadas sobre quebradas, presentan un carácter predominantemente residencial y concentran a los grupos socioeconómicos medios y bajos (Robert et al., 2022).

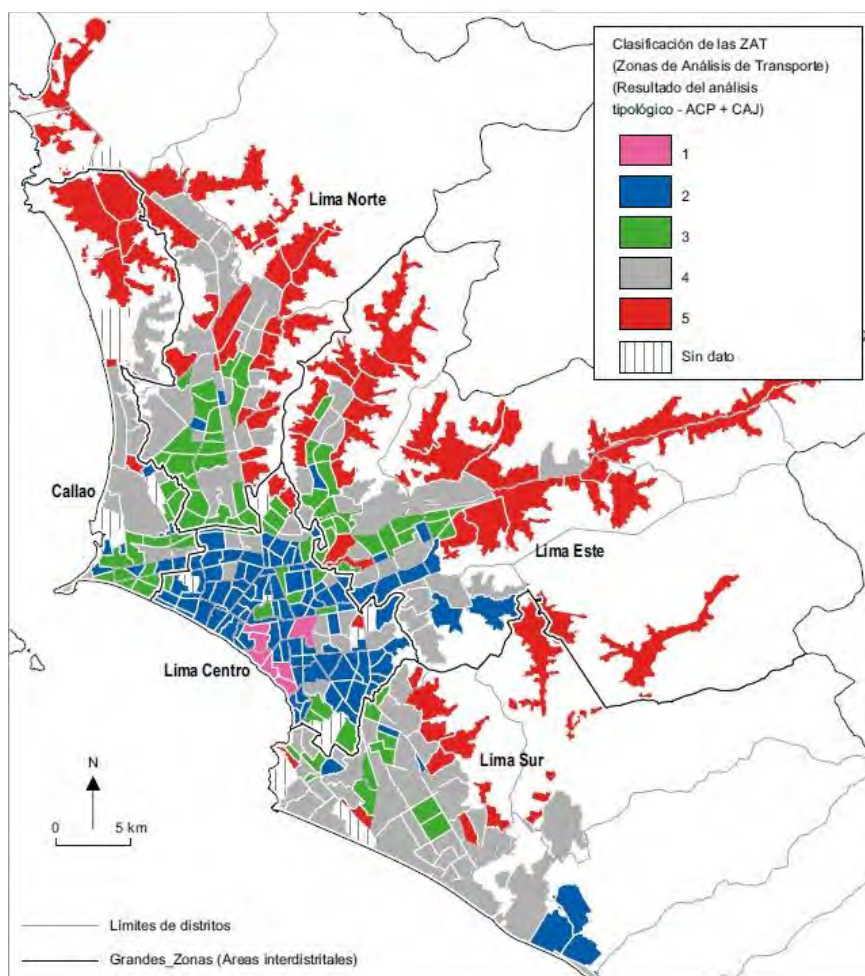
El análisis tipológico de las condiciones socioeconómicas y de movilidad en relación con la estructura urbana de Lima en el marco del Programa Modural, sobre “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina: estudio comparativo de Bogotá y Lima” —enfocado en los trayectos del domicilio al lugar de trabajo o estudio, los cuales representan la mayoría de los viajes de los residentes de estas aglomeraciones urbanas— permitió establecer una tipología con cinco grupos desde las peores condiciones de movilidad y mayor desventaja social a las mejores condiciones de movilidad y el más alto nivel socioeconómico (ver Figura 5). Entre los principales hallazgos se evidenció que las zonas periféricas de la ciudad cuentan con las mayores dificultades, presentando viajes largos con costos muy altos, caracterizadas por ser zonas muy poco densas con pendientes pronunciadas y que concentran hogares pobres; mientras que las zonas más cercanas al centro de la ciudad presentan viajes bastante cortos —muy pocas etapas y muy corta duración—, costos de viajes más bajos que el promedio metropolitano, tasa de motorización alta, caracterizados por ser zonas de poca pendiente y albergan pocos hogares de nivel socioeconómico bajo (Robert et al., 2022).

En Lima, más del 70% de la superficie urbana la ciudad presenta dificultades de accesibilidad, por estar alejadas de la red principal, por las vías estrechas o por la congestión vehicular, condición exacerbada en los barrios periféricos construidos en zonas de ladera con fuertes pendientes (Metzger et al., 2015). Las malas condiciones de movilidad de las ocupaciones en laderas se deben principalmente —en su dimensión físico-espacial— por la desarticulación del tejido urbano con respecto a las zonas bajas producto de la heterogeneidad geográfica de sus territorios (Takano & Tokeshi, 2007; Velarde, 2017). Las largas distancias de los trayectos a recorrer para poder desarrollar las múltiples actividades de la vida cotidiana obligan a la población a cubrir estas distancias con modos de transporte motorizados. Si bien Lima se ha desarrollado como una ciudad segregada residencialmente,

bajo un modelo predominantemente monocéntrico, “la evolución del transporte urbano ha hecho posible que sea una ciudad relativamente articulada en términos de movilidad espacial” (Joseph et al., 2008, p. 312). La movilidad aparece como un elemento articulador para el desarrollo de las dinámicas de los grupos más pobres de la ciudad en la medida que permite el acceso a las oportunidades y servicios urbanos generando así una integración de la población más vulnerable (Avellaneda & Lazo, 2011).

**Figura 5**

*Condiciones de movilidad y caracterización socioeconómica de Lima*



Fuente: Robert et al. (2022).

De esta manera, el transporte informal, que surge como respuesta natural en zonas que adolecen de la ausencia de una oferta mínima de servicios, adquiere una función social más allá del propio desplazamiento (Avellaneda, 2008). El transporte de carácter informal

existente en Lima se encuentra conformado por buses, combis, colectivos y mototaxis, los cuales se rigen fundamentalmente por las lógicas del mercado en un marco de competencia (Avellaneda, 2008; Ponce et al., 2022) (ver Figura 6). Si bien los habitantes de las zonas periféricas cubren distancias cortas dentro del espacio local principalmente a pie, las distancias intermedias y largas se desarrollan en modos motorizados que cubren distintas distancias con precios bajos comparados con los de otras ciudades debido a la sobreoferta y competencia, lo que contribuye a que la estructura de la ciudad no imposibilite los desplazamientos (Avellaneda & Lazo, 2011; Joseph et al., 2008; Robert & Pereyra, 2024). La existencia de un sistema de transporte público con una alta eficiencia social facilita la realización de los desplazamientos que los habitantes de las zonas periféricas requieren para subsistir (Avellaneda, 2008).

**Figura 6**

*Rótulos adhesivos de rutas del transporte informal en SJL*



*Nota.* La fotografía muestra un puesto de periódicos en el espacio público SJL, donde se venden rótulos adhesivos con las rutas de distintos modos de transporte.

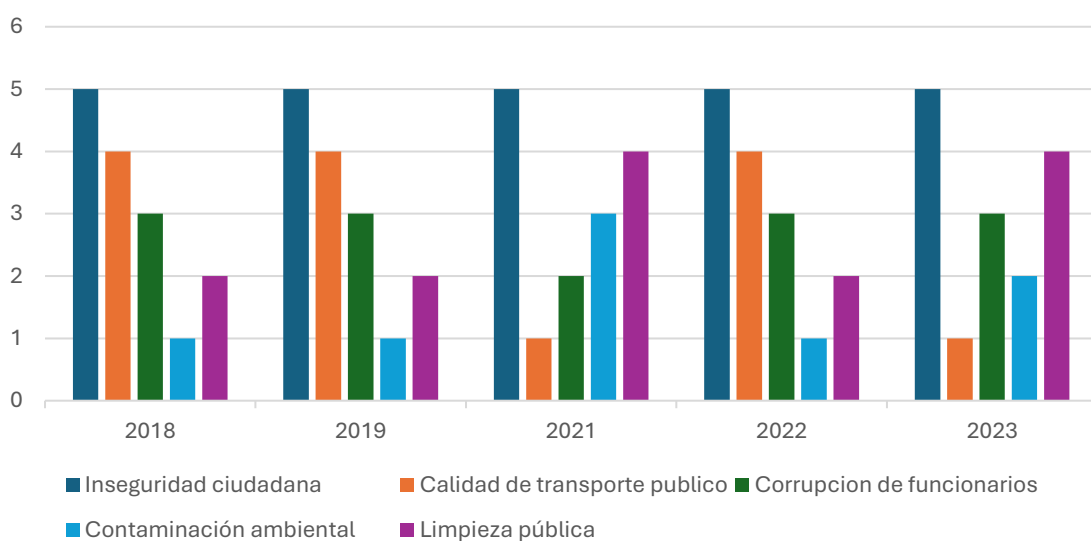
Desde una mirada cuantitativa en retrospectiva de la movilidad, el reparto modal en la ciudad de Lima evidencia que la población presenta una movilidad «sostenible» donde la caminata (23,3%) y el transporte público (37,4%) conforman los principales modos en los desplazamientos cotidianos (ATU, 2023). Sin embargo, estas cifras no reflejan la realidad de las condiciones de movilidad anteriormente señaladas. De acuerdo con Ponce et al. (2022), las prácticas de movilidad y las estrategias de adaptación de los habitantes de las distintas zonas periféricas de Lima se ven condicionadas por tres aspectos, los cuales inciden con distinta intensidad según el contexto. En primer lugar, la condición precaria de la infraestructura, junto a las condiciones climáticas y geográficas de estas áreas. En segundo lugar, la distancia, debido a los costos económicos y temporales que conlleva. Por último, la percepción generalizada de inseguridad a causa de los altos índices de criminalidad que enfrentan estas zonas. Por ello, el estudio del entorno urbano próximo a la vivienda es central para la comprensión de la vida cotidiana de quienes habitan en zonas periféricas. Esto ha permitido identificar las principales barreras de movilidad vinculadas al entorno que expresan las desigualdades sociales persistentes en la ciudad, así como las percepciones de estos factores (Ponce et al., 2022).

Por otro lado, las cifras de reparto modal tampoco reflejan la experiencia de los viajes ni los niveles de satisfacción de los viajeros. A pesar de los inconvenientes que los habitantes enfrentan con el uso de los distintos modos de transporte adoptados, en la medida que pueden, continúan usándolos de forma cotidiana para realizar sus actividades diarias, pues estos modos resuelven satisfactoriamente sus necesidades de desplazamiento, aunque esto conlleve —en la mayoría de los casos— una mala experiencia (Avellaneda & Lazo, 2011). En el caso del transporte público, la experiencia es a menudo de mala calidad debido principalmente a una oferta de transporte deficiente a nivel cuantitativo y cualitativo (Ciudades Como Vamos, 2020). Actualmente, Lima solo cuenta con dos líneas de transporte público masivo conformadas por el Metropolitano —bus de tránsito rápido— y el Metro de Lima, ambos inaugurados en 2010 y 2011, respectivamente (ATU, 2023; Ciudades Como Vamos,

2020; Robert et al., 2022). Según Lima Como Vamos (2023), el 42,2% de los usuarios de buses, combis y custers, que representan el tipo de transporte público más utilizado, se encuentran insatisfechos con este servicio. En contraste, el nivel de satisfacción del Metropolitano y el Metro de Lima es mucho mejor, con 45,6% y 71% de satisfacción; sin embargo, solo representan el 6,6% y 6,1% de los viajes respectivamente. Estos medios son relevantes en la conectividad de zonas periféricas hacia el centro de la ciudad, pero no cubren la alta demanda de estas zonas, por lo que los desplazamientos se realizan en su mayoría por buses y operadores informales como combis, colectivos y mototaxis. Así, en los últimos seis años, los ciudadanos de Lima han identificado anualmente al transporte público como uno de los principales problemas que más afecta su calidad de vida (Lima Como Vamos, 2018; 2019; 2021; 2022; 2023) (ver Figura 7).

**Figura 7**

*Principales problemas que afectan la calidad de vida en Lima*



Fuente: Elaborado a partir de Lima Como Vamos (2018; 2019; 2021; 2022; 2023).

Si bien en muchos casos la situación económica de los habitantes en zonas periféricas los convierte en excluidos de la ciudad, la presencia de un sistema de transporte público con significativos niveles de eficiencia social hace que las personas de bajos recursos —los más vulnerables— mantengan un vínculo con las dinámicas de la ciudad y así acceder a las

distintas oportunidades que esta puede ofrecer. Debido a esto, los habitantes de las zonas periféricas nunca han dejado de trabajar y han podido ir superando las dificultades con las que se encontraron en los primeros momentos de ocupación de las tierras (Avellaneda & Lazo, 2011). Las necesidades de desplazamiento en las zonas periféricas se han mantenido o incluso aumentado tras la inmovilización durante la pandemia COVID-19. Esto reveló las desigualdades estructurales en que se enmarcan las condiciones de movilidad ya presentes en Lima, evidenciando así las dificultades experimentadas en las zonas periféricas (Robert et al., 2022; Vega Centeno et al., 2022). A partir del programa Modural, se han realizado estudios referentes a las prácticas de movilidad en las zonas periféricas de Lima, lo cual abre paso a generar mayor conocimiento de las experiencias de movilidad cotidiana de los habitantes de estas zonas quienes han sido invisibilizados por la estructura urbana de tendencia monocéntrica que aun domina la organización espacial de la metrópoli (Robert et al., 2022).

El estudio de Huerta (2022), por ejemplo, ha explorado la manera en que el uso del Metro de Lima incide sobre las rutinas de movilidad en los desplazamientos pendulares de habitantes jóvenes del distrito de SJL que pertenecen a un estrato medio, así como su influencia en las representaciones de la ciudad. De este modo sostiene que, si bien el metro permite acortar distancias y tiempos de desplazamiento a bienes y servicios, generando mayor acceso a las dinámicas de la ciudad, la experiencia urbana del viaje es valorada negativamente. Los jóvenes de SJL expresan una percepción de cercanía que indica cierto grado de accesibilidad, desde lo subjetivo, pero no desde las condiciones del viaje, las cuales son a menudo incómodas e inseguras, en sus trayectos fuera y dentro del tren (ver Figura 8).

Así pues, el estudio de Huerta reafirma la eficiencia social del transporte público (Avellaneda, 2008) y se analizan las representaciones de la experiencia urbana a partir de sus desplazamientos cotidianos. Los hallazgos de su investigación contribuyen a visibilizar que las dimensiones de la movilidad, tanto la accesibilidad como la experiencia urbana, presentan diferencias significativas, que incluso pueden llegar a ser contradictorias. Mientras que existe una valoración positiva respecto a la accesibilidad, los habitantes jóvenes de SJL

expresan una valoración negativa de la experiencia y las condiciones de sus viajes al enfrentarse con el entorno urbano y otros viajeros en un contexto social profundamente marcado por la inseguridad ciudadana, la ausencia de una cultura vial responsable y el acoso sexual hacia las mujeres.

### **Figura 8**

*Estación Bayóvar de la Línea 1 del Metro de Lima en SJL*



En definitiva, la movilidad se erige como uno de los principales ejes articuladores de la vida cotidiana. En las zonas periféricas, la movilidad ha permitido la integración de sus habitantes a la forma de vida establecida por las características de la estructura urbana de ciudad. Por ello, las barreras de accesibilidad que surgen de la experiencia de movilidad cotidiana pueden suponer graves problemas para desarrollar dicho proceso de integración. A su vez, esto puede limitar las posibilidades de superar la situación de pobreza y exclusión social que enfrentan estos contextos. Si bien existen viajeros que requieren realizar largos trayectos, otros realizan sus actividades diarias mediante desplazamientos cortos desplegando una serie de estrategias de adaptación individuales o colectivas para llegar a

sus destinos dada las deficiencias cuantitativas y cualitativas del actual sistema de transporte urbano y de las condiciones de las infraestructuras de movilidad. En algunos casos, estas prácticas pueden resultar muy costosas en términos de tiempo y dinero, lo que lleva a las personas a renunciar a ciertas actividades relacionadas con el trabajo, educación, salud, recreación y relaciones sociales (Asociación Movemos, 2020; Avellaneda & Lazo, 2011). Estas brechas de accesibilidad se acentúan en zonas de ladera, donde la geografía accidentada y las precarias condiciones de habitabilidad dificultan el desplazamiento de sus habitantes afectando directamente su calidad de vida.

### 2.3 La movilidad cotidiana en la escala barrial

Desde fines del siglo XX, en Lima los procesos de urbanización periférica mediante la autoproducción de barrios sobre zonas de ladera ha sido la principal forma de ocupar el suelo y producir ciudad, experimentando una expansión en entornos urbanos producidos en forma dispersa como resultado del aumento acelerado de la población que superó la capacidad del área consolidada (Chion, 2002; Vega Centeno et al., 2019). De esta manera, los procesos de urbanización y tráfico de suelo se incrementaron en zonas de ladera, caracterizadas por las condiciones topográficas adversas que dificultan la consolidación del hábitat y aumentan la vulnerabilidad de sus habitantes (Velarde & Vásquez, 2017). Este proceso de urbanización basado principalmente en la ocupación de tierras y la autoconstrucción se desarrolló paralelamente a la expansión del sector informal, que surgió como una alternativa de empleo para esta nueva población (Joseph et al., 2008). De esta manera, ante la falta de suelo a precios asequibles, este tipo de urbanización representa la principal forma de acceso a la vivienda para los sectores más pobres de la población. Esto generó una expansión periférica acelerada que no fue acompañada por una adecuada implementación de servicios y equipamientos urbanos, lo que dio lugar a un panorama de vulnerabilidad social, al que se suman importantes dificultades de accesibilidad (Metzger et al., 2015).

En la actualidad, los procesos de ocupación de estas zonas responden más a lógicas de especulación y tráfico de suelo que a una presión demográfica (Lambert, 2021; Torres et

al., 2022; Velarde & Vásquez, 2017). En estos contextos, se ha observado que los habitantes comparten objetivos comunes vinculados a la consolidación del hábitat, la mejora de la infraestructura peatonal y vial, así como el acceso a los servicios básicos. La experiencia organizativa ha sido uno de los recursos principales de los habitantes de barrios periféricos, quienes han mostrado una alta capacidad de adaptación y adecuación a las diferentes etapas en los procesos de urbanización y consolidación (Lambert, 2021). Los habitantes de estas zonas lograron acceder a empleos, ejercer sus derechos sociales básicos y participar activamente de la vida política, así como en las principales transformaciones de las dinámicas de la ciudad a través de una diversa y compleja red de organizaciones sociales y políticas conformadas por sindicatos, comités vecinales, entre otras (Joseph et al., 2008).

Por lo general, en estas zonas donde no ha habido presencia del Estado, se ha observado que el desarrollo del hábitat es producido por la comunidad (Takano & Tokeshi, 2007; Velarde, 2017). Es así como, el barrio se erige fundamentalmente en base a la autoconstrucción que hoy en día sigue en proceso de expansión y consolidación, manteniendo una intrínseca relación con la planificación de la ciudad (Lambert, 2021; Torres et al., 2022). La mayor parte de las viviendas de estas zonas se encuentra en riesgo, sea por la precariedad de su construcción, los niveles de vulnerabilidad frente a un desastre natural o la falta de condiciones mínimas de habitabilidad (Allen et al., 2017; Lambert & Poblet, 2015). En estos escenarios urbanos de relieve accidentado y pendientes pronunciadas, una de las mayores dificultades, es lograr vincular la movilidad con la vivienda y el espacio público debido a los retos que representa las condiciones topográficas (Velarde, 2017) (ver Figura 9). Por lo tanto, pensar en la mejora y desarrollo de los barrios de ladera es asumir su heterogeneidad geográfica y la diversidad de tejidos urbanos que se producen, así como comprender las lógicas del mercado informal de suelo, la planificación comunitaria del hábitat y el rol que desempeña la política y las inversiones públicas en infraestructura (Lambert, 2021; Velarde & Vásquez, 2017).

## Figura 9

### *Mototaxis subiendo pendientes pronunciadas*



En las laderas de las zonas periféricas de Lima, donde viven más de dos millones de habitantes, algunas zonas son accesibles solo en mototaxi y otros únicamente por escaleras (Robert et al., 2022). Recientes investigaciones han evidenciado que gran parte de la población que reside en barrios periféricos, articula sus movi­lidades en espacios próximos a la vivienda y el barrio, frente a la imposibilidad de desplazarse a mayores distancias. De este modo, la segregación que antes se encontraba al interior de territorios extensos, homogéneos e integrados, hoy se manifiesta en zonas más pequeñas, fragmentos habitados que componen el territorio (Joseph et al., 2008; Metzger et al., 2015). Frente a esto, se han

desarrollado estrategias individuales y colectivas para poder movilizarse, las cuales buscan a su vez ahorrar tiempo y/o dinero, así como velar por la integridad física (Avellaneda & Lazo, 2011; Ponce et al., 2022). Asimismo, en el ámbito barrial se generan resiliencias sociales, donde las habitantes invierten dinero y tiempo para poder producir el hábitat mediante la construcción de «infraestructuras de movilidad» necesarias como pistas, veredas, escaleras y barandas (Allen et al., 2017; Ponce et al., 2022).

Es importante destacar que las infraestructuras de movilidad se refieren al conjunto de estructuras y sistemas que posibilitan el movimiento de distintos flujos, tanto personas como bienes (Zunino et al., 2023). Allen et al. (2017) y Zunino et al. (2023) concuerdan en que la infraestructura como elemento físico, es paradójica, pues si bien muchas veces es construida para mitigar riesgos preexistentes, su construcción y deterioro posibilita la producción y reproducción de riesgos. De esta manera, la noción de infraestructura de movilidad no solo abarca los sistemas de transporte, las redes viales, espacios públicos como los paraderos, sino que, en el caso de barrios periféricos, también hace referencia a la acción colectiva y las formas de organización que posibilitan su construcción y gestión con el objetivo común de mejorar las condiciones del hábitat.

Fuera de algunas vías estrechas y que no se pueden transitar fácilmente, el acceso a las laderas se hace más que todo por escaleras gestionadas y producidas en la mayoría de los casos por la comunidad. En el ámbito barrial, existen intercambios entre lo público y lo privado donde “la calle invade la casa y la casa invade la calle” (Takano & Tokeshi, 2007, p. 30). Por ello, la planificación en estas zonas implica un tratamiento de la escala barrial planteándose una serie de articulaciones y jerarquías de manera que la permeabilidad entre lo público y lo privado no se vea afectada. Tanto Takano y Tokeshi (2007), como Velarde (2017) resaltan que se debe prestar atención a la importancia del pasaje peatonal y de la calle como articuladores de la vida cotidiana. Si bien las condiciones geográficas de los barrios de ladera representan un desafío para sus habitantes, estas mismas características han favorecido, a su vez, la interacción y la participación de sus residentes. Estos espacios

constituyen parte importante de los trayectos en la movilidad cotidiana de los habitantes de barrios de ladera (ver Figura 10).

**Figura 10**

*Mujer descendiendo una escalera precaria con su hija en la espalda durante su trayecto al colegio*



En las laderas, los espacios semicomunales surgen por la precariedad y la ausencia de una vivienda construida que aproveche la totalidad del lote o la plataforma. Estos espacios se entrelazan a los caminos y las escaleras conformando una red dispersa y difusa a lo largo de los asentamientos. Su distribución, el carácter expuesto y la inclinación de la pendiente promueven una participación activa y pasiva de los vecinos y vecinas, permitiéndoles observar, escuchar, encontrarse con otras personas e interactuar diariamente. (Velarde, 2017, p. 486)

Parafraseando a Imilán et al. (2015), lo anterior sugiere que abordar el habitar implica, en primer lugar, asumir una concepción del espacio desde una perspectiva más vivencial, es

decir, comprenderlo no solo como una construcción física, sino también como una construcción social que se configura a partir de las prácticas cotidianas de los habitantes. En según lugar, supone reconocer el rol de los individuos en la construcción del espacio. Por último, observar las prácticas de movilidad permite comprender el continuo de la vida cotidiana, en el que se superponen y articulan la vivienda, el barrio y la ciudad. Desde esta perspectiva, el enfoque de movilidad ofrece una aproximación para entender la experiencia del habitar como un continuo que articula diferentes escalas. Robert y Pereyra (2024) señalan que, en estas zonas “donde la movilidad se caracteriza por falta de infraestructura, largas distancias, transbordos y, en consecuencia, altos costos, considerar la experiencia de viaje resulta fundamental antes de calificar la sostenibilidad de las prácticas” (p. 62).

En estos contextos, la «última milla» —tramo que abarca el desplazamiento desde la vivienda hasta la primera oferta de transporte público—, presenta muchas dificultades para sus habitantes tanto por el relieve accidentado del territorio, como por la estrechez de los tejidos urbanos que tornan difícil los accesos vehiculares. A su vez, estos barrios se enfrentan a un contexto medioambiental que presenta características particulares dependiendo de la zona —norte, sur o este— en la que se encuentre ubicada, dando lugar a situaciones adversas derivadas de las condiciones climáticas que afectan, en menor o mayor medida, las condiciones de los viajes (Ponce et al., 2022; Robert & Pereyra, 2024). De esta manera, se presenta una paradoja en las condiciones de movilidad cotidiana de los habitantes de zonas periféricas. Si bien la experiencia de caminar representa un modo activo de desplazamiento con diversos beneficios para la salud de las personas, para las personas que residen en barrios de ladera esto representa un desafío adicional ya que deben enfrentar vulnerabilidad al frío y a la inseguridad como parte de la rutina cotidiana para acceder a la primera oferta de transporte público. Por otra parte, en estos barrios los desplazamientos en bicicleta no son una alternativa debido a las condiciones de la topografía y de la infraestructura de movilidad que imposibilitan la adopción de este modo de transporte. En definitiva, la movilidad cotidiana va más allá de los desplazamientos físicos que se dan en un determinado espacio, pues hace

referencia también a las facilidades y/o a los obstáculos que las personas encuentran en esos desplazamientos (Avellaneda & Lazo, 2011, p. 50).

En respuesta a las barreras de accesibilidad que enfrentan los barrios periféricos, las estrategias de adaptación colectiva —como los arreglos familiares o la formación de redes sociales— han posibilitado la realización del programa diario de actividades de sus habitantes. A partir del estudio de las experiencias urbanas de desplazamiento cotidiano, a lo largo de su vida, de una mujer que reside en la zona periférica este de Lima, Vega Centeno (2004) sostiene que “las redes de relación constituyen una importante estrategia de solidaridad que permite la supervivencia en condiciones de pobreza” (p. 51). Por su parte, Jirón & Imlán (2018) concuerdan con esta postura y señalan que las redes sociales y el uso de tecnologías digitales han favorecido, por ejemplo, al cuidado de menores de edad mediante la participación tanto de otros miembros del hogar como por personas externas al círculo doméstico. Los hallazgos de estos autores revelan que esta «interdependencia» da cuenta de que las decisiones, prácticas y experiencias asociadas a los desplazamientos cotidianos no son estrictamente de carácter individual, sino que en la mayoría de los casos están condicionadas por otras personas. Así pues, la participación —o ausencia— de otras personas en las actividades cotidianas puede resultar en la producción y reproducción de barreras de accesibilidad.

A fin de profundizar en la comprensión de las dinámicas de movilidad cotidiana de barrios periféricos, resulta pertinente comparar los hallazgos de dos experiencias previas que abordan problemáticas similares. En el estudio de Román (2024), se exploró cómo el entorno local urbano y sus características incide en la movilidad de los habitantes de las zonas periféricas al norte de Lima, específicamente en los distritos de Independencia y Puente Piedra. Por un lado, los habitantes señalaron que las características geográficas son un factor que no pueden cambiar, por lo que están resignados a adaptarse a estas condiciones, exponiéndose a riesgos físicos cotidianos. Por otro lado, los habitantes entrevistados

señalaron que las condiciones ambientales y temporales son otros factores que condicionan sus desplazamientos.

La humedad es más alta aquí, y cuando es verano, el calor es tremendo. O sea, todo es tremendo aquí. Entonces, gastas en medicina, gastas en articulaciones, que te duele el hueso, te duele la espalda, la columna, porque cargas tremendas bolsas a pie, desde la parte de abajo a veces hasta aquí. (Entrevistada, como se citó en Román, 2024, p. 13)

En estos contextos, la escasez de árboles y de áreas verdes que proporcionen sombra y regulen el ambiente, incrementa la sensación térmica durante el verano. En cambio, durante el invierno, estas zonas se ven afectadas por una elevada presencia de lloviznas, humedad y nubosidad. Sumado a ello, se ha resaltado que las mujeres perciben la movilidad como más riesgosa e incómoda, lo que refleja una experiencia estresante. La delincuencia, el acoso sexual y la violencia hacia las mujeres en los espacios públicos y en los modos de transporte motorizado, son algunos de los factores identificados en este estudio.

De forma similar, en el trabajo de Munive et al. (2022), se exploró las percepciones que los residentes construyen sobre el espacio público basándose en experiencias peatonales en distritos periféricos al norte de Lima y en el Callao. Las percepciones de la experiencia urbana se ven marcadas por la inseguridad, las desigualdades asociadas al género, la escasa presencia de actividad comercial y las precarias condiciones de habitabilidad física del entorno local.

Lo que no me gusta de mi distrito es que no veo muchas cosas como en el centro. Abajo hay zonas donde puedes ir a pasear con los niños, tiene más tiendas, o sea hay más comercio allá y tiene sus locales abiertos hasta altas horas de la noche. (Entrevistada, como se citó en Munive et al., 2022, p. 52)

No tenemos donde distraernos, cerca de mi casa no hay parques, no hay una losa deportiva (...) Entre vecinos jugamos vóley en la pista. Amarramos una net y jugamos. Es que no tenemos un parque, lo que tenemos cerca a mi casa es un pampón y ese pampón es todo arena, y ahí no se puede jugar bien. (Entrevistada, como se citó en Munive et al., 2022, p. 53)

Así, las experiencias de movilidad peatonal reflejan una valoración negativa del entorno urbano, dado que están mediadas principalmente por la inseguridad ciudadana y la insatisfacción con los servicios públicos. Sumado a ello, la escasa diversidad de usos en zonas de función predominantemente residencial, junto con las precarias condiciones de habitabilidad física —derivadas de la falta de infraestructuras de movilidad, espacios de

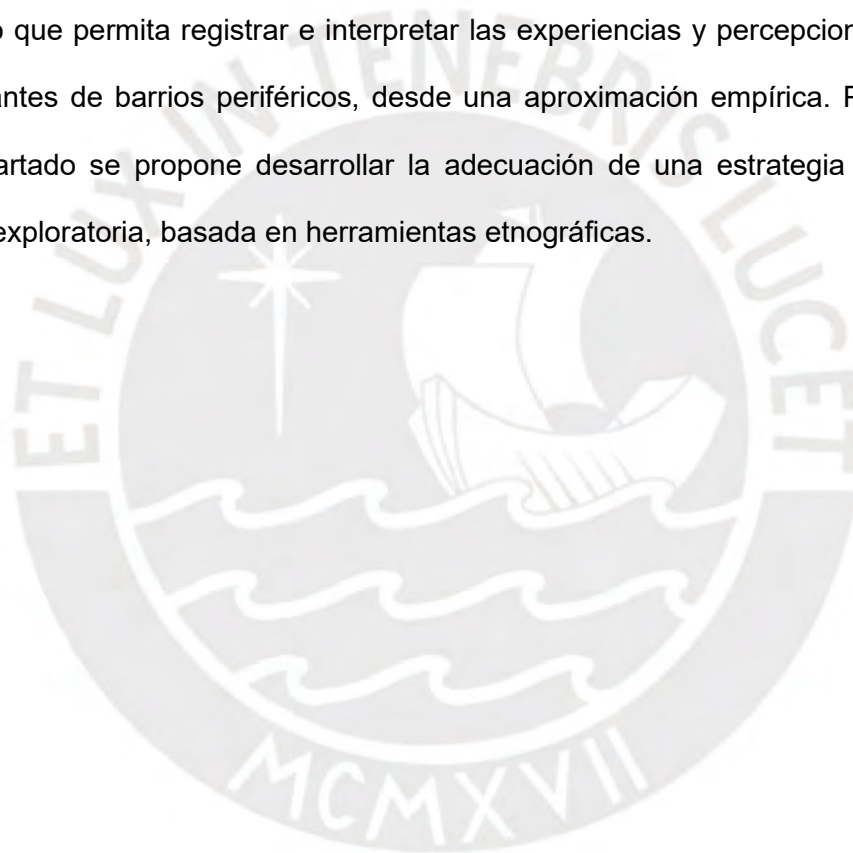
encuentro y de recreación, áreas verdes, iluminación entre otros factores—, impide la generación de condiciones propicias para la integración y cohesión social entre sus residentes. Sin embargo, la configuración de estos entornos también depende de las relaciones de confianza que se generan entre sus habitantes, así como de la capacidad de apropiarse y habilitar colectivamente los espacios que forman parte de su vida cotidiana, fomentando un profundo sentido de pertenencia.

Ambas investigaciones coinciden en señalar que la movilidad no depende únicamente de la voluntad o necesidad de desplazamiento de las personas, sino también de las condiciones materiales y simbólicas que estructuran el entorno urbano en su vida cotidiana. Asimismo, permitieron reafirmar que las condiciones en las que se desarrollan los desplazamientos afectan de manera diferenciada a los grupos vulnerables, como las personas con discapacidad —quienes enfrentan escasas o nulas condiciones y posibilidades para movilizarse— y a las mujeres, que generalmente están expuestas a diversas formas de acoso sexual durante sus trayectos. En definitiva, las condiciones de movilidad que experimentan los habitantes de barrios periféricos presentan limitaciones y potencialidades relacionadas, en menor o mayor medida, con el entorno urbano y las prácticas cotidianas en los distintos trayectos que los viajeros requieren realizar para acceder a bienes y servicios. Pese a denotar graves condiciones, el ámbito barrial, la comunidad y la oferta de transporte público han permitido la adaptación y la integración de estas zonas con el conjunto de la ciudad.

En síntesis, las experiencias de movilidad cotidiana son parte de un proceso multiescalar y fluido que reconfiguran constantemente las formas de habitar. En las ciudades de América Latina, como es el caso de Lima, la desigualdad en el acceso a los recursos urbanos se configura como un problema de extrema gravedad cuando no responde a una decisión voluntaria y las personas carecen de alternativas, viéndose imposibilitados de desplazarse (Dextre & Avellaneda, 2014). Por ello, resulta fundamental incorporar el enfoque de movilidad cotidiana en los estudios urbanos para comprender de manera integral esta

realidad que incide en la calidad de vida de sus habitantes, especialmente de aquellos con menores recursos económicos que residen en barrios periféricos ubicados en zonas de ladera.

El enfoque teórico y los estudios previos presentados han permitido establecer un marco de análisis para comprender la movilidad cotidiana en las zonas periféricas de Lima. Esta perspectiva va más allá de un fenómeno técnico o funcional y la concibe como una práctica social compleja que relaciona múltiples dimensiones socioculturales en la experiencia de habitar la ciudad. Para abordar esta complejidad, es esencial un enfoque metodológico que permita registrar e interpretar las experiencias y percepciones cotidianas de los habitantes de barrios periféricos, desde una aproximación empírica. Por ello, en el siguiente apartado se propone desarrollar la adecuación de una estrategia metodológica cualitativa y exploratoria, basada en herramientas etnográficas.



### 3 CAPÍTULO III METODOLOGÍA

El presente capítulo está dedicado a la descripción de la estrategia metodológica y del enfoque cualitativo adoptado, el cual integra tanto una dimensión objetiva como subjetiva para el análisis de la información recopilada en el trabajo de campo. Esta perspectiva permite analizar las experiencias y percepciones vinculadas a los desplazamientos cotidianos de los habitantes de barrios periféricos ubicados en zonas de ladera.

#### 3.1 Aproximación metodológica

El método de observación etnográfica puesta en práctica en diversas investigaciones en zonas periféricas de ciudades latinoamericanas (Jirón & Mansilla, 2013; Jirón & Imilán, 2018; Ducasse & Lucas, 2024; Munive et al., 2022; Ponce et al., 2022; Román, 2024) ha permitido una aproximación crítica a los casos de estudio desde un enfoque cualitativo de carácter exploratorio. Observar las experiencias de la movilidad cotidiana por lo general implica acompañar a las personas en sus trayectos diarios, con el objetivo de comprender e identificar dinámicas socioespaciales a través del tiempo que pasarían desapercibidas si se analizan desde un enfoque metodológico más distante (Hernández et al., 2014; Magnani et al., 2023; Sheller & Urry, 2006).

Mediante la observación etnográfica se pretende analizar cómo los habitantes de distintos barrios de la zona de estudio experimentan la movilidad cotidiana para la realización de su programa diario de actividades. Esto permite revelar las especificidades de la relación entre el hábitat, el habitante y el habitar, los problemas estructurales de la movilidad y las percepciones de estas experiencias. La estrategia metodológica adoptada tiene como principal objetivo contribuir a la identificación e interpretación de los factores que inciden en la movilidad, así como a la comprensión de las implicancias que dichos factores tienen en la organización y realización del programa diario de actividades. Para ello, se toma como caso de estudio el conjunto de barrios de JCM, ubicado en el distrito de SJL, al noreste de Lima.

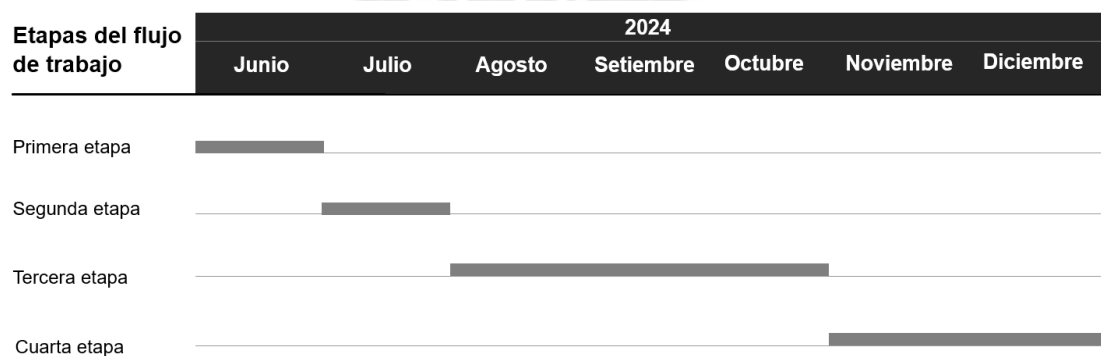
### 3.2 Estrategia metodológica

La estrategia metodológica adoptada se estructura en cuatro etapas, desarrolladas entre los meses de junio y diciembre de 2024 (ver Figura 11 y 12).

La primera etapa estuvo dedicada a la elaboración de un diagnóstico preliminar, con el propósito de identificar las características del entorno urbano y las condiciones de habitabilidad en la zona de estudio. Asimismo, se analizó la articulación espacial y funcional de esta zona en relación con la ciudad, a partir de la revisión bibliográfica de investigaciones previas sobre los procesos de producción y consolidación del hábitat. La segunda etapa se centró en un acercamiento exploratorio a un espacio urbano frecuentado por la mayoría de los habitantes de la zona de estudio, con el propósito de observar y comprender cómo se articula la vida cotidiana con las dinámicas urbanas asociadas a la movilidad. La tercera etapa estuvo enfocada a un trabajo de campo mediante el acompañamiento a cuatro habitantes de la zona de estudio en sus desplazamientos cotidianos, con el objetivo de observar y registrar sus experiencias y percepciones al interactuar con el entorno urbano y con otros habitantes. La cuarta etapa consistió en el análisis e interpretación de los factores identificados que inciden en las condiciones de movilidad de los habitantes observados, con el propósito de sistematizarlos en una categorización basada en las valoraciones que estos habitantes asignan a dichos factores.

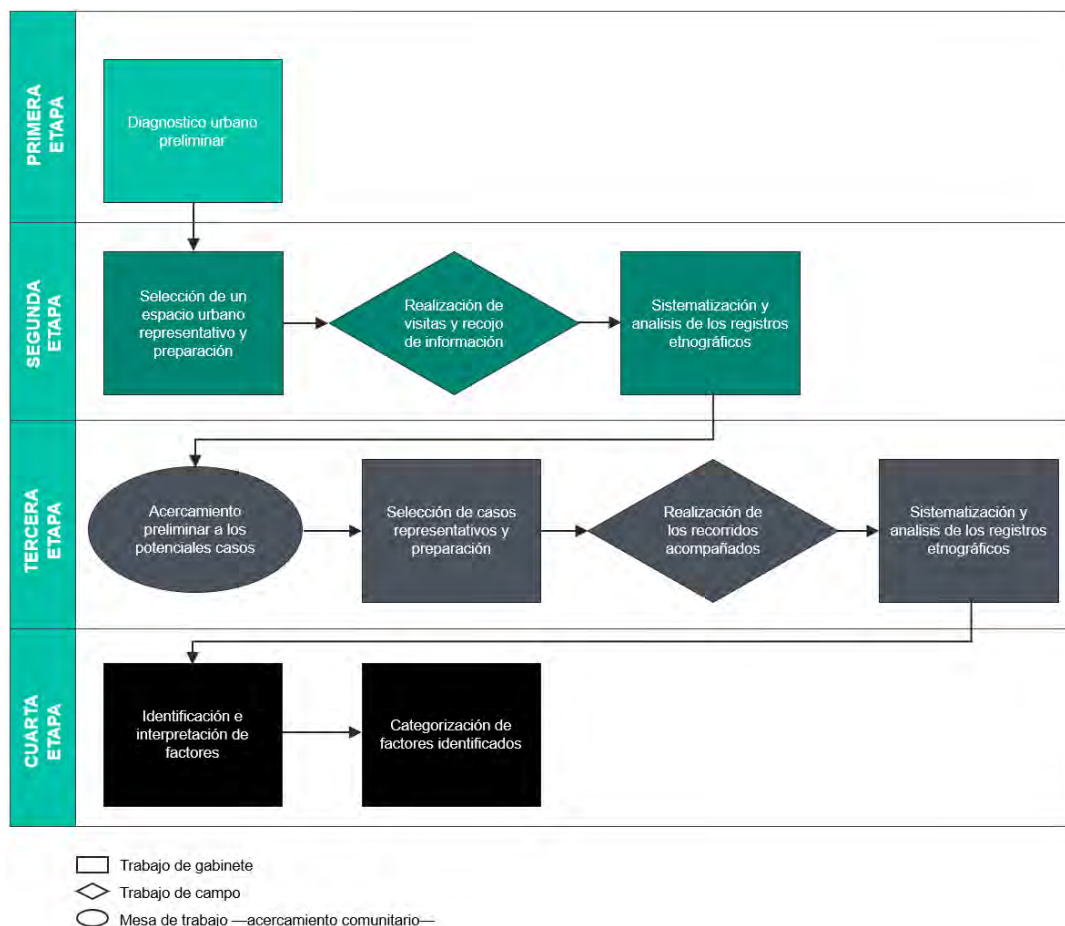
**Figura 11**

*Cronograma de las etapas de trabajo*



**Figura 12**

*Diagrama de flujo de trabajo*



### 3.3 Diagnostico urbano

El diagnostico urbano estuvo orientado al análisis de investigaciones previas sobre la zona de estudio, con el fin de comprender las características generales del territorio y sus principales problemáticas urbanas. En particular, se buscó contextualizar los procesos producción y consolidación del hábitat local en relación con las condiciones de habitabilidad y los riesgos cotidianos que enfrentan los habitantes del conjunto de barrios seleccionado. A su vez, esta investigación se interesa por comprender las estrategias, tanto individuales como colectivas, que la comunidad ha desarrollado a lo largo del tiempo para mitigar los desafíos derivados de su interacción con el entorno urbano local.

Si bien esta etapa responde a lo que se reconoce como análisis del sistema urbano (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2013), su aplicación estuvo

profundamente mediada por las particularidades de la información disponible y fue posteriormente contrastada con el trabajo de campo. Cabe señalar que, una de las principales limitaciones en este proceso fue la ausencia de una delimitación oficial de los barrios de JCM en la cartografía oficial existente, por lo que se recurrió a elaborar cartografía a partir de fuentes secundarias

### 3.4 Trabajo de acercamiento exploratorio

El trabajo de campo se realizó en julio del 2024. Consistió en dos visitas de campo en días distintos de la semana (sábado y lunes) con un promedio de dos horas por visita de observación, orientadas al reconocimiento de la zona de estudio y al recojo de información primaria mediante observaciones directas, interacciones con actores locales y registros fotográficos. Esta segunda etapa se estructura en tres fases: la selección de un espacio urbano representativo, la realización de visitas y el recojo de información, y la sistematización y análisis de los registros etnográficos.

#### 3.4.1 Selección de un espacio urbano representativo y preparación

Uno de los criterios fundamentales fue la selección de un espacio urbano que forme parte de la vida cotidiana de los habitantes del conjunto de barrios y que sea reconocido así por la población, ya sea por la diversidad de usos o por la oferta de transporte público. En ese sentido, se seleccionó el entorno del mercado El Trébol, dado que ahí se ubica esta primera oferta de transporte para gran parte de la población que ocupa las partes altas (CENCA, 2019). Más del 30% de los habitantes de JCM se desplazan diariamente en el entorno del mercado El Trébol para la realización de actividades relacionadas al cuidado del hogar, necesidades básicas de abastecimiento y acceso a una oferta de servicios de escala local. El trabajo de campo se desarrolló en el área delimitada por las avenidas Pampa Alta, Las Lomas y una calle sin denominación oficial. La relevancia de esta delimitación fue confirmada durante el trabajo de campo, por lo que se optó por centrar la observación en un radio de influencia de aproximadamente 250 metros.

### 3.4.2 Realización de las visitas y recojo de información

Las visitas se realizaron en distintos días de la semana a partir de las 7 a.m. con periodos de observación de dos horas, con la finalidad de recopilar datos cualitativos y producir información referente a las dinámicas de movilidad de los habitantes de JCM. De esta manera, la propuesta de etnografía urbana se centró en las prácticas cotidianas, con recorridos urbanos como estrategia y un trabajo de campo acotado en el tiempo (Magnani et al., 2023). Se propuso establecer un vínculo entre el levantamiento de información de carácter urbanístico y aquella obtenida del trabajo de campo etnográfico, con el propósito de identificar las características de las actividades cotidianas y las relaciones que se generan a nivel del peatón, así como las características físicas del espacio urbano que las contiene.

Como herramientas específicas, se emplearon una bitácora, el registro fotográfico y la realización de dibujos de carácter urbanístico. Cabe resaltar, que no se trató de una investigación orientada a partir de entrevistas, sino construida a través del registro etnográfico de recorridos urbanos. Durante las visitas se realizaron acercamientos y conversaciones informales con personal de seguridad del mercado, así como con comerciantes dentro y fuera del mercado, con la finalidad de recopilar información con respecto a la dinámica comercial y de movilidad de la zona en relación con el horario de funcionamiento del mercado tanto de día como de noche. De esta manera, se observaron las dinámicas urbanas en los paraderos y el conjunto de la actividad comercial.

### 3.4.3 Sistematización y análisis de los registros etnográficos




A partir de la revisión bibliográfica y la observación etnográfica se elaboraron relatos etnográficos y mapas temáticos que permitieron el análisis de la información objetiva y subjetiva para finalmente revelar cómo la movilidad se articula con las dinámicas cotidianas en el entorno urbano local seleccionado. Esta aproximación cualitativa permitió vincular la infraestructura y el tejido urbano con las actividades humanas que ahí ocurren, así como las percepciones de los usuarios de este espacio urbano. El análisis se realizó a partir la información primaria física recopilada sobre los usos de lotes, los paraderos de los distintos

modos transporte, las características del espacio público y de las edificaciones, así como la identificación de los distintos perfiles de viajeros, actores y las formas de habitar en el espacio urbano observado. El acercamiento exploratorio fue fundamental para definición de tres perfiles representativos de viajeros en JCM. Esto fue posteriormente contrastado con la revisión del diagnóstico de accesibilidad y movilidad realizado por CENCA (2019).

Los perfiles representativos definidos cuentan con distintos motivos de viaje, distintas edades, distintos trayectos y sus desplazamientos pueden realizarse de manera individual o grupal (ver Tabla 2). El Perfil 1 esta referido un viajero joven o adulto que frecuentemente realiza desplazamientos pendulares dentro y/o fuera del distrito de SJL. El Perfil 2 esta referido a un viajero joven o adulto que se desplaza cotidianamente dentro de SJL por motivos principalmente asociados al cuidado del hogar. Por último, el Perfil 3 esta referido a un viajero adulto mayor que realiza desplazamientos dentro y/o fuera de SJL por motivos de trabajo o recreación.

**Tabla 2**

*Perfiles representativos de viajeros*

| Perfil de viajero   | Motivos de viaje                              | Descripción  |
|---|---|--|
|  <b>Perfil 1</b> | Trabaja y/o estudia dentro y/o fuera de SJL   | Viajero joven o adulto que frecuentemente realiza desplazamientos pendulares dentro y/o fuera de SJL   |
|  <b>Perfil 2</b> | Cuidado del hogar dentro de SJL               | Viajero joven o adulto que acompaña a sus hijos en su trayecto al colegio.<br>Viajero joven o adulto que visita mercados para el abastecimiento del hogar. |
|  <b>Perfil 3</b> | Trabaja y/o se recrea dentro y/o fuera de SJL | Viajero adulto mayor que realiza desplazamientos dentro y/o fuera de SJL.  |

*Nota.* Se considera adulto mayor a las personas de 60 años o más conforme a lo establecido en la Ley de la persona adulta mayor (Ley 30490, 2016).

### 3.5 Trabajo de campo con acompañamiento

El trabajo de campo se realizó entre los meses de agosto y octubre del 2024. Consistió en la realización de recorridos acompañados con cuatro habitantes seleccionados, con una duración promedio de dos horas por recorrido. La observación etnográfica de la movilidad de cada habitante se centró en registrar sus experiencias y percepciones durante los desplazamientos por la mañana en días programados previamente. Esta tercera etapa de la estrategia metodológica se estructura en cuatro fases: el acercamiento comunitario preliminar, la selección de casos representativos, la realización de los recorridos acompañados, y la sistematización y análisis de los registros etnográficos.

#### 3.5.1 Acercamiento comunitario preliminar

Inicialmente se contactó a un trabajador municipal, ex dirigente de su barrio y reconocido tanto por dirigentes y pobladores en general como por funcionarios públicos. Esta persona facilitó el acceso a líderes vecinales, quienes a su vez contactaron a otros residentes. Esto permitió configurar un escenario para presentar los objetivos de la investigación a diez residentes provenientes de distintos barrios de JCM. Este primer contacto permitió recoger percepciones iniciales sobre la movilidad cotidiana y establecer un vínculo respetuoso con actores locales clave. Si bien este proceso responde a lo que se conoce como método «bola de nieve» (Hernández et al., 2014), una estrategia basada en redes de contactos, su aplicación estuvo profundamente mediada por las particularidades de acceso a redes sociales locales en contextos urbanos periféricos.

El acercamiento comunitario preliminar se realizó en la Plaza Mayor de JCM, ubicado en la planicie del distrito de SJL (ver Figura 13). Este espacio fue elegido por la persona contactada inicialmente, ya que consideró que era un lugar estratégico para conversar con las personas que asistieron a la reunión, antes de explorar los barrios de las partes altas. A pesar de la iniciativa que tuvieron para asistir a la reunión, no todas las personas accedieron a participar en la investigación. Es así como, finalmente solo cuatro habitantes de JCM, que

coincidían con las características de los perfiles de viajeros previamente identificados, aceptaron realizar los recorridos acompañados en un día de semana previa programación.

### **Figura 13**

*Acercamiento comunitario preliminar en la Plaza Mayor de JCM*



#### **3.5.2 Selección de casos representativos y preparación**

Además de la disponibilidad de los participantes, se consideró como criterio de selección que la residencia de los habitantes debe ubicarse en distintos barrios en zonas de ladera. De esta manera, se organizó a los participantes de acuerdo a las características de los perfiles de viajeros identificados anteriormente: dos habitantes corresponden al Perfil 1 (Rosa y Juan), uno corresponde al Perfil 2 (María) y el otro corresponde al Perfil 3 (Luis). Se asignaron seudónimos a los viajeros con la finalidad de mantener la confidencialidad y protección de los participantes para garantizar que su identidad e información privada no sea revelada. Posteriormente, se programaron visitas para acompañarlos en sus trayectos cotidianos. Si bien estos casos son representativos de la diversidad de situaciones y tipos de movilidad en JCM, es importante señalar que existen residentes que viven en condiciones

aún más complejas y precarias que no fueron incluidos en esta muestra debido a la dificultad de acceso a esos casos.

Para sistematizar la recolección de datos, se diseñó una Ficha de Registro Viaje [FRV]. Esta herramienta permitió registrar distintos momentos durante los recorridos acompañados con cada habitante observado. Esto contribuyó a posteriormente identificar los principales factores que influyen en la movilidad cotidiana de los viajeros, así como identificarlos dentro de la clasificación de «barreras de accesibilidad» (Jirón & Mansilla, 2013). La FRV constituye una herramienta de campo y de gabinete para recopilar y sistematizar información relacionada principalmente al viajero, el trayecto, las experiencias y las percepciones que surgen al enfrentarse con el entorno urbano y otros viajeros. La FRV es adecuada a cada viajero y es llenada antes, durante y después de los recorridos etnográficos. Cabe señalar que, con la FRV también se busca recoger información sobre la rutina del viajero durante el resto de la semana, tanto de día como de noche, y durante las diferentes estaciones del año. Por otro lado, el registro fotográfico también fue una herramienta empleada que permitió reconstruir momentos del recorrido realizado para completar los relatos etnográficos.

### 3.5.3 Realización de los recorridos acompañados

Previamente a la realización de los recorridos acompañados, cada habitante brindó información referente a la manera de llegar a su residencia. Dicha información fue relevante y precisa para llegar a cada vivienda, empleando las recomendaciones basadas en sus experiencias cotidianas. Para los recorridos acompañados se decidió adecuar la técnica etnográfica de «sombreo» (Jirón, P. 2010; Núcleo Movilidades y Territorios MOVYT [MOVYT], 2021), debido a la disponibilidad de cada participante y del tiempo para la realización del trabajo de campo en base al cronograma de flujo de trabajo. El método de sombreado consiste en acompañar al viajero en todo su recorrido diario, desde antes que sale de su residencia hasta que concluye su último trayecto (Imilán et al., 2015; Jirón, P. 2010; MOVYT, 2021). Sin embargo, se optó por acompañar a cada habitante observado durante un trayecto específico, el cual fue durante su salida por la mañana con una duración promedio de dos a tres horas.

La técnica aplicada consistió en acompañar a los participantes de manera individual en sus rutinas cotidianas, donde el investigador observa la manera en que llevan a cabo sus prácticas a modo de sombra, es decir, sin intervenir en el desarrollo del recorrido (ver Tabla 3). Dependiendo de la situación, se realizaron conversaciones informales —antes, durante y después del recorrido— empleando la FRV para el recojo de información. Asimismo, se empleó el registro fotográfico de distintos momentos del recorrido.

**Tabla 3**

*Estrategia metodológica de recorrido etnográfico*

|                                | Partes          | Descripción   |
|--------------------------------|-----------------|---|
| <b>Estrategia metodológica</b> | 1. Acercamiento | Indagar sobre la composición familiar, rutinas diarias, día típico, dónde y cómo se mueve, con quien, cuáles son los principales desafíos que detectan durante el viaje.  |
|                                | 2. Sombreo      | Acompañamiento durante el trayecto de viaje de ida y/o vuelta y los distintos periodos de permanencias durante el trayecto. Es posible conversar durante el trayecto, pero es importante que la persona realice su viaje de la manera más habitual posible.<br>Nota: Más que la precisión del trayecto interesa comprender la percepción de los viajeros durante sus distintos desplazamientos. |
|                                | 3. Cierre       | Conversar sobre momentos significativos que se observaron en el viaje.  |

Fuente: Elaborado a partir de Imilán et al. (2015); Jirón & Mansilla (2013); Jirón, P. (2010); MOVYT (2021).

Es importante señalar, las conversaciones realizadas para el recojo de información durante los distintos viajes estuvieron referidas principalmente al ámbito barrial —la última milla— y al ámbito comunitario. En algunos casos, partiendo del lugar de residencia de los habitantes observados, los recorridos se realizaron en trayectos de ida y vuelta, mientras que en otros casos solo se realizaron en trayectos de ida considerando los distintos perfiles de viajeros definidos y el periodo de observación establecido.

A partir del acompañamiento de personas en sus trayectos diarios se busca identificar las interacciones significativas —¿Qué aspectos perciben con mayor interés?, ¿Qué experiencias viven durante sus desplazamientos en los distintos modos de transporte?, ¿Qué percepciones tienen de su entorno y de otros habitantes?— (Jirón & Imilán, 2018; MOVYT, 2021). En los recorridos etnográficos realizados, no solo resultó relevante destacar las características físicas del espacio urbano, sino también analizar la espacialidad que se produce a partir de la experiencia del viajero. De este modo, se pretende analizar la experiencia móvil de los sujetos a través del espacio-tiempo, y con ello, comprender las implicancias que tiene la movilidad en la vida cotidiana de los habitantes (Jirón & Imilán, 2018; Jirón & Mansilla, 2013).

#### 3.5.4 Sistematización y análisis de los registros etnográficos

Posterior a cada recorrido acompañado se elaboraron relatos etnográficos mediante soportes escritos y gráficos que permitieron el análisis de la información levantada en campo. Finalmente, se identificaron los factores que inciden en las experiencias y percepciones de movilidad cotidiana de los cuatro habitantes observados. El material de análisis está conformado por relatos etnográficos y secuencias fotografías del recorrido realizado. A partir de la información recopilada, se logró elaborar mapas espacio-temporales del recorrido cotidiano de cada habitante observado, destacando en el análisis las interacciones significativas —¿Que sucede antes, durante y después del viaje?—.

#### 3.6 Criterios de categorización de factores identificados

Para el desarrollo de esta cuarta —y última— etapa de la estrategia metodológica, se establecieron criterios de categorización que permitieron organizar las experiencias y percepciones de movilidad de los habitantes observados. Estas categorías no fueron definidas de antemano, sino construidas a partir de la información registrada durante los recorridos acompañados.

El análisis de esta información integró dos dimensiones: objetiva y subjetiva. Por un lado, se consideró el impacto funcional —dimensión objetiva— de los factores identificados,

es decir, si actuaban como «barreras» (imposibilitan o dificultan el desplazamiento) o como «facilitadores» (posibilitan o mejoran el desplazamiento) (Avellaneda & Lazo, 2011; Dextre & Avellaneda, 2014; Jirón & Mansilla, 2013; Jirón et al. 2024). Esta dimensión permite comprender cómo ciertos factores inciden en las condiciones de accesibilidad de los habitantes observados. Por otro lado, se incorporó la percepción —dimensión subjetiva— que los viajeros atribuyen a esos mismos factores. Se decidió por organizar estas percepciones en dos connotaciones: positiva, cuando el factor genera bienestar, satisfacción o comodidad; y negativa, cuando produce malestar, incomodidad o sensación de riesgo. El cruce de ambas dimensiones dio lugar a una categoría interpretativa que sintetiza el sentido atribuido por los habitantes observados a los factores identificados. Estas categorías se definieron como favorable, desfavorable y ambivalente. A continuación, se describe cada una de estas categorías:

- Favorable: Cuando el factor actúa como facilitador y es valorado positivamente.
- Desfavorable: Cuando el factor actúa como barrera y es valorado negativamente.
- Ambivalente: Cuando se genera una tensión o contradicción entre las condiciones de accesibilidad y la representación de la experiencia urbana. Es decir, cuando un mismo factor resulta funcional o útil para el desarrollo de las actividades cotidianas, pero al mismo tiempo implica incomodidad, inseguridad, riesgo o esfuerzo físico. En otros casos, puede tratarse de factores que dificultan la accesibilidad, pero que son valorados positivamente por su contribución a la realización del programa diario.

Finalmente, el resultado de la estrategia metodológica adoptada se sistematiza en un cuadro de categorización, el cual sintetiza de manera ordenada las relaciones entre dimensión sociocultural de la vida cotidiana, factor identificado, condiciones de accesibilidad, percepción y categoría interpretativa.

## **4 CAPÍTULO IV MOVILIDAD COTIDIANA EN LOS BARRIOS DE JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI**

El presente capítulo está dedicado a presentar los hallazgos del trabajo de observación realizado en JCM. A partir de la sistematización y análisis de trabajos etnográficos, se presenta la identificación y categorización de los factores que inciden en las experiencias y percepciones que surgen en los desplazamientos cotidianos de los habitantes de este conjunto barrios en zonas de ladera.

### **4.1 José Carlos Mariátegui: autoproducción y autogestión del hábitat**

JCM está conformado por un conjunto de barrios autoproducidos que ocupan las laderas de las quebradas al noreste de la ciudad. Situados en el distrito de SJL, estos barrios presentan —al igual que otras zonas en proceso de expansión y consolidación— condiciones adversas de movilidad, una marcada desventaja social, y se caracterizan por ser zonas de baja densidad urbana y con pendientes pronunciadas que concentran hogares pobres expuestos a un amplio espectro de riesgos como parte de su cotidianidad (CENCA, 2019; Torres et al., 2021).

Desde su fundación en la década de 1980, a partir de la agencia de poblaciones vulnerables para acceder al suelo y a la vivienda, en JCM se desarrollaron mecanismos de autourbanización y autoconstrucción para habitar en la ciudad, bajo condiciones precarias pero asequibles (Jaime et al., 2021). Desde fines del siglo XX, los procesos de expansión urbana en las laderas de SJL —al igual que en otros distritos periféricos— han priorizado la consolidación de viviendas por sobre la planificación de espacios públicos y equipamiento urbano (Torres et al., 2022; Velarde & Vásquez, 2017). El déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda de la ciudad ha forzado a esta población a continuar autoproduciendo barrios y, en otros casos, ha fomentado el mercado ilegal de lotes promovidos por traficantes de terrenos. Este modelo de asentamiento en laderas ha experimentado transformaciones en el tiempo reproduciendo la desigualdad y precariedad habitando espacios de extrema vulnerabilidad e inseguridad. A pesar de ser declaradas zonas de alto riesgo, las laderas de las quebradas de

Lima continúan urbanizándose con el aval del Estado, exponiendo a un creciente número de habitantes a condiciones de vida de alto riesgo (Lambert, 2021).

Con una población total estimada entre 45, 640 a 64, 370 habitantes (Perleche et al., 2022) (ver Tabla 4), los barrios en zonas de ladera de JCM cumplen una función predominantemente residencial, mientras que en las partes bajas existen escasos y deficientes equipamientos urbanos básicos relacionados con la educación, salud y comercio. Actualmente los barrios de JCM se ubican en zonas cada vez más vulnerables, con reducida calidad de vida y lejos del principal centro urbano de la ciudad en torno al Centro Histórico (CENCA, 2019; Perleche et al., 2022). En promedio, el desplazamiento al Centro Histórico de la ciudad de Lima tiene un tiempo de recorrido de una hora y una distancia recorrida de 18 kilómetros.

**Tabla 4**

*Caracterización general de JCM en relación con SJL*

| <b>Caracterización general del caso de estudio</b>                          |  |   |
|---|--|---|
| <b>Criterio</b>   | <b>San Juan de Lurigancho</b>                      | <b>José Carlos Mariátegui</b>                                 |
| Situación político administrativa   | Distrito de Lima Metropolitana                     | Conjunto de barrios en el distrito de San Juan de Lurigancho  |
| Base económica  | Manufactura, industria, comercio, servicios        | Manufactura, comercio, servicios                              |
| Población total estimada  | 1' 264,060 hab.<br>(12.3% de la población de Lima) | 45,640 - 64,370 hab.<br>(4.7% de la población de SJL)         |
| Superficie urbana   | 29.65 km <sup>2</sup> aprox.                       | Sin información   |
| Superficie rústica  | 113.63 km <sup>2</sup> aprox.                      | Sin información   |
| Superficie total  | 143.28 km <sup>2</sup> aprox.                      | 4.54 km <sup>2</sup> aprox.                                   |
| Localización geográfica en referencia al Mercado Central (Centro Histórico) | No se especifica la información                    | Distancia: 18 km aprox.<br>Tiempo de recorrido: 1 hora aprox. |

Fuente: Elaborado a partir de INEI (2020, 2024); Perleche et al. (2022); Torres et al. (2021).

En este contexto, se ha observado que los residentes de JCM realizan más de un intercambio modal para poder desplazarse hasta las principales centralidades metropolitanas de la ciudad que acumulan los principales recursos urbanos. Como se muestra en la Figura 14, la Línea 1 del Metro de Lima es el principal modo de transporte público masivo más cercano a JCM a una distancia aproximadamente de 4.50 kilómetros. Asimismo, la ruta del Corredor Morado —corredor complementario del sistema de transporte público del área metropolitana de Lima y Callao— presenta dos paraderos a una distancia aproximada de 2.50 kilómetros respecto a la ubicación de los barrios de ladera de JCM. Por otro lado, la trama viaria conformada principalmente por las avenidas Fernando Wiese, Próceres de la Independencia, Canto Grande y Santa Rosa, permiten la articulación de JCM con el resto del Sistema Vial Metropolitano [SVM] (ver Figura 15). De esta manera, los residentes de JCM pueden desplazarse por toda la ciudad mediante la articulación del transporte público formal e informal, conformado por trenes, buses, combis, taxis colectivos y mototaxis.

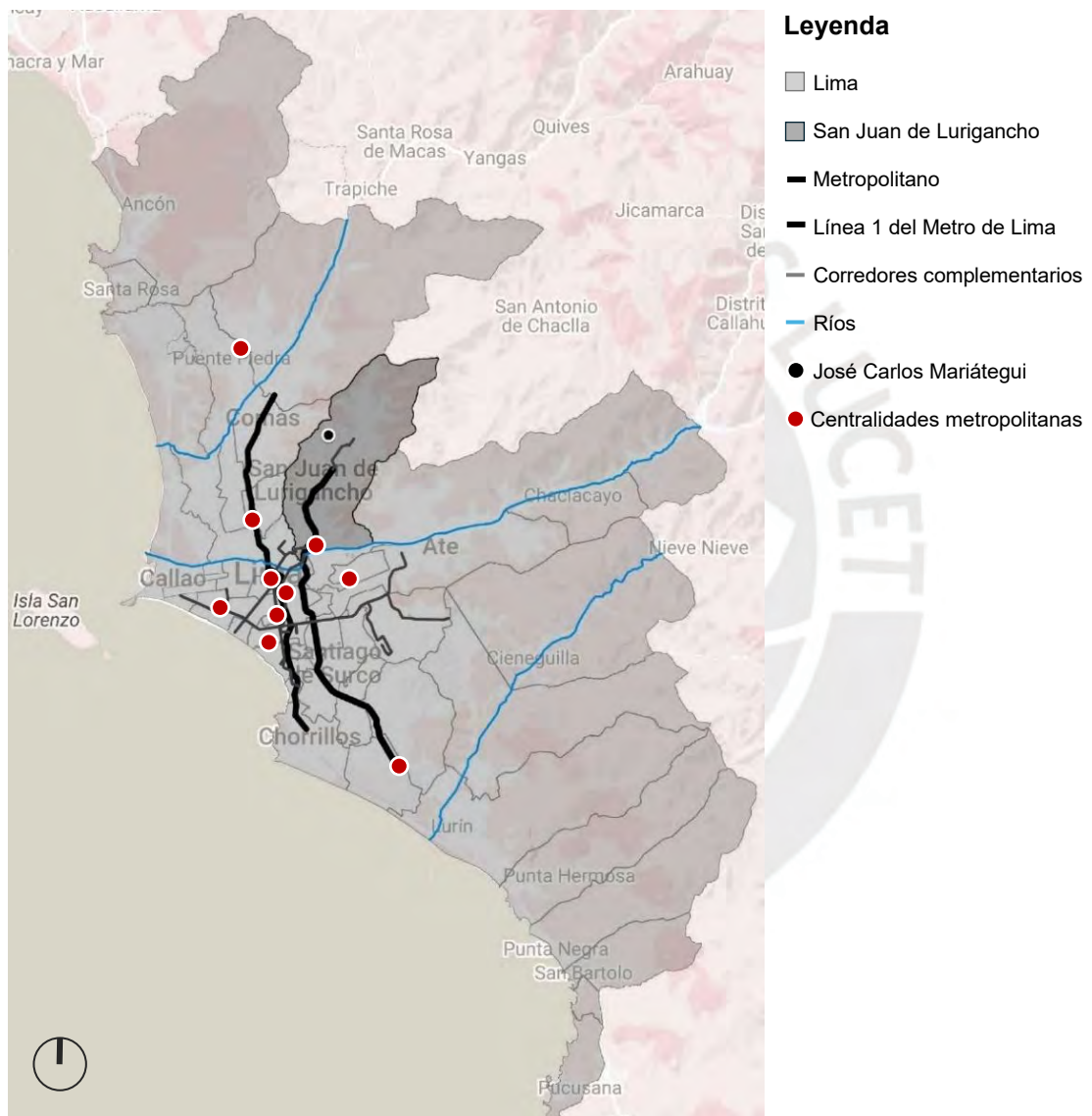
De manera general, la delimitación de JCM puede establecerse desde el límite formado por las avenidas Fernando Wiese y El Muro, ubicado al suroeste, hasta las cumbres de los cerros que constituyen el límite con el distrito de Comas, al noreste (ver Figura 16). Esta zona se caracteriza por presentar un tejido urbano irregular y una zonificación predominantemente residencial. Es preciso señalar que, aunque la continua expansión urbana en las partes altas de la quebrada hace que sus límites sean difusos, para fines de esta descripción, el trabajo se enfoca en la delimitación anteriormente señalada.

Si bien gran parte de los residentes de JCM realizan desplazamientos metropolitanos, se ha observado que la mayoría de los desplazamientos son dentro del distrito de SJL e incluso dentro de JCM (CENCA, 2019). Debido al relieve accidentado y la estrechez de los tejidos urbanos que tornan difícil los accesos vehiculares, sus residentes deben desplazarse cotidianamente desde la residencia hasta la primera oferta de transporte público con muchas dificultades (Allen et al., 2017; Perleche et al., 2022). Para gran parte de la población que ocupa las partes altas, esta primera oferta de transporte se ubica en el entorno del mercado

El Trébol, uno de los principales destinos más frecuentados por sus habitantes (CENCA, 2019). Más del 30% de los residentes de JCM se desplazan diariamente en torno al mercado El Trébol para la realización de actividades relacionadas al cuidado del hogar, necesidades básicas de abastecimiento y acceso a una oferta de servicios de escala local.

**Figura 14**

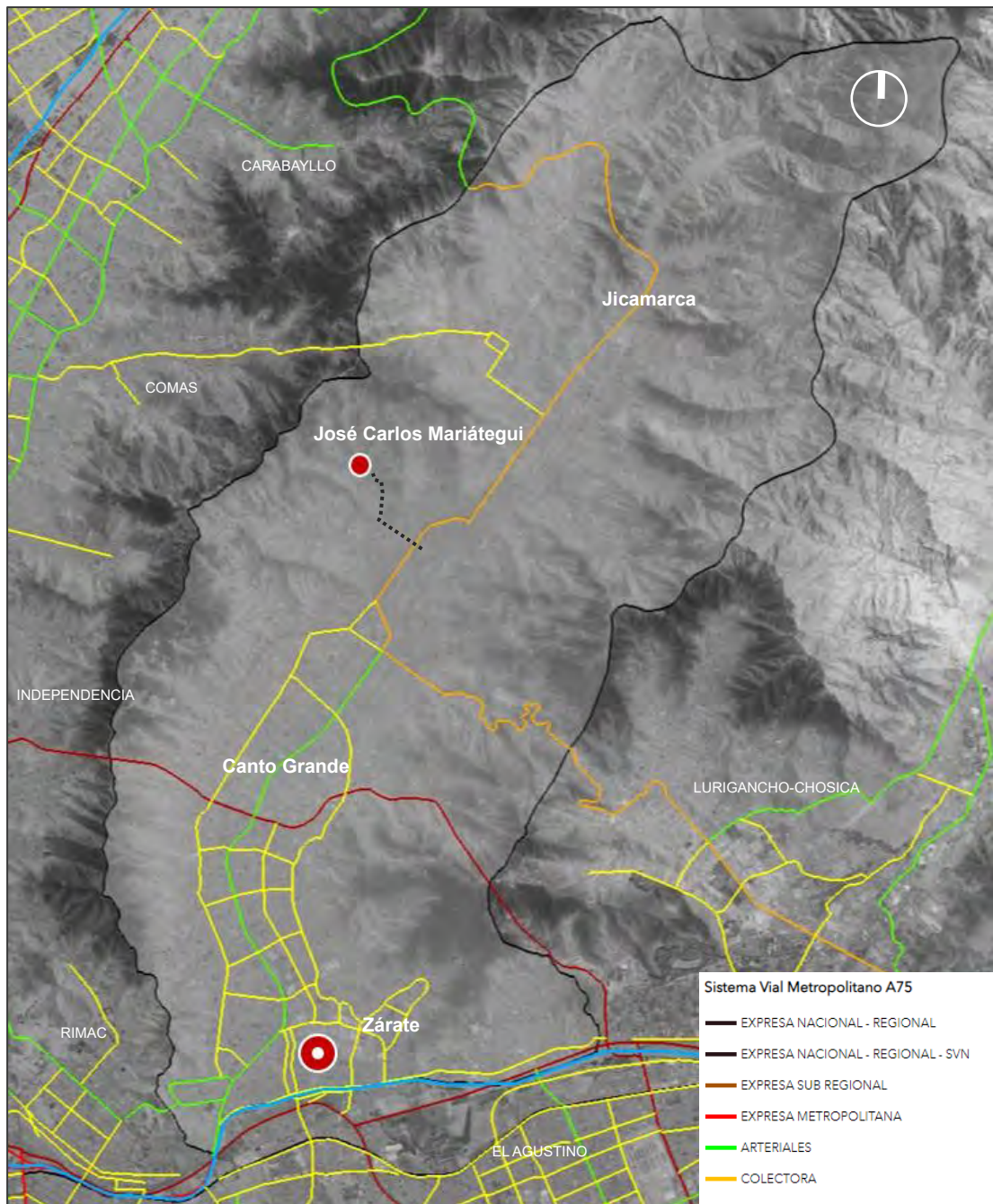
*Relación con las centralidades metropolitanas y el transporte público masivo*



Fuente: Elaborado a partir de ATU (s.f.); Vega Centeno et al. (2019).

**Figura 15**

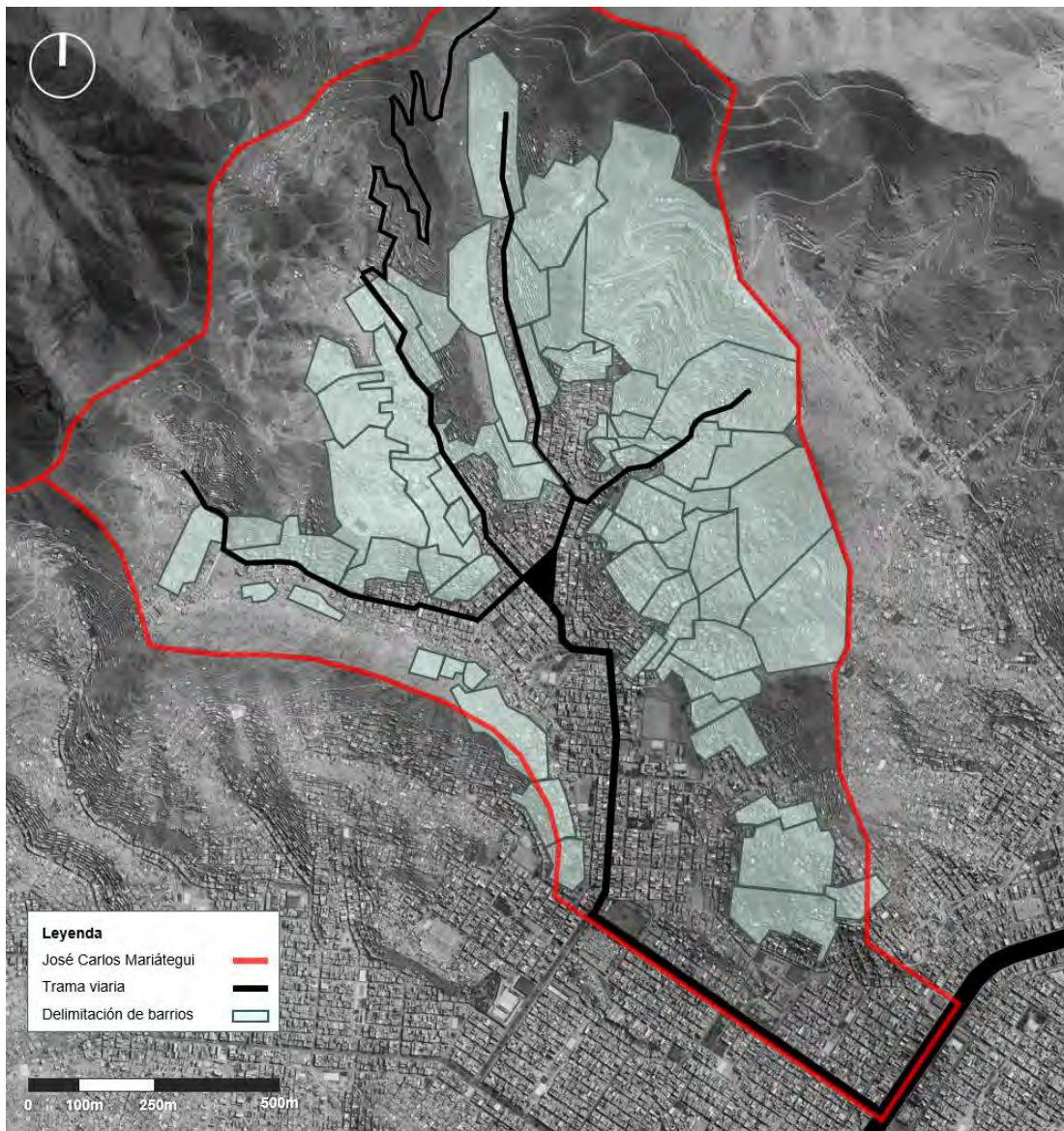
*Relación con los principales ejes viales metropolitanos*



Fuente: Elaborado a partir de MML-IMP (2023)

**Figura 16**

*Delimitación de JCM y las principales vías de articulación local*



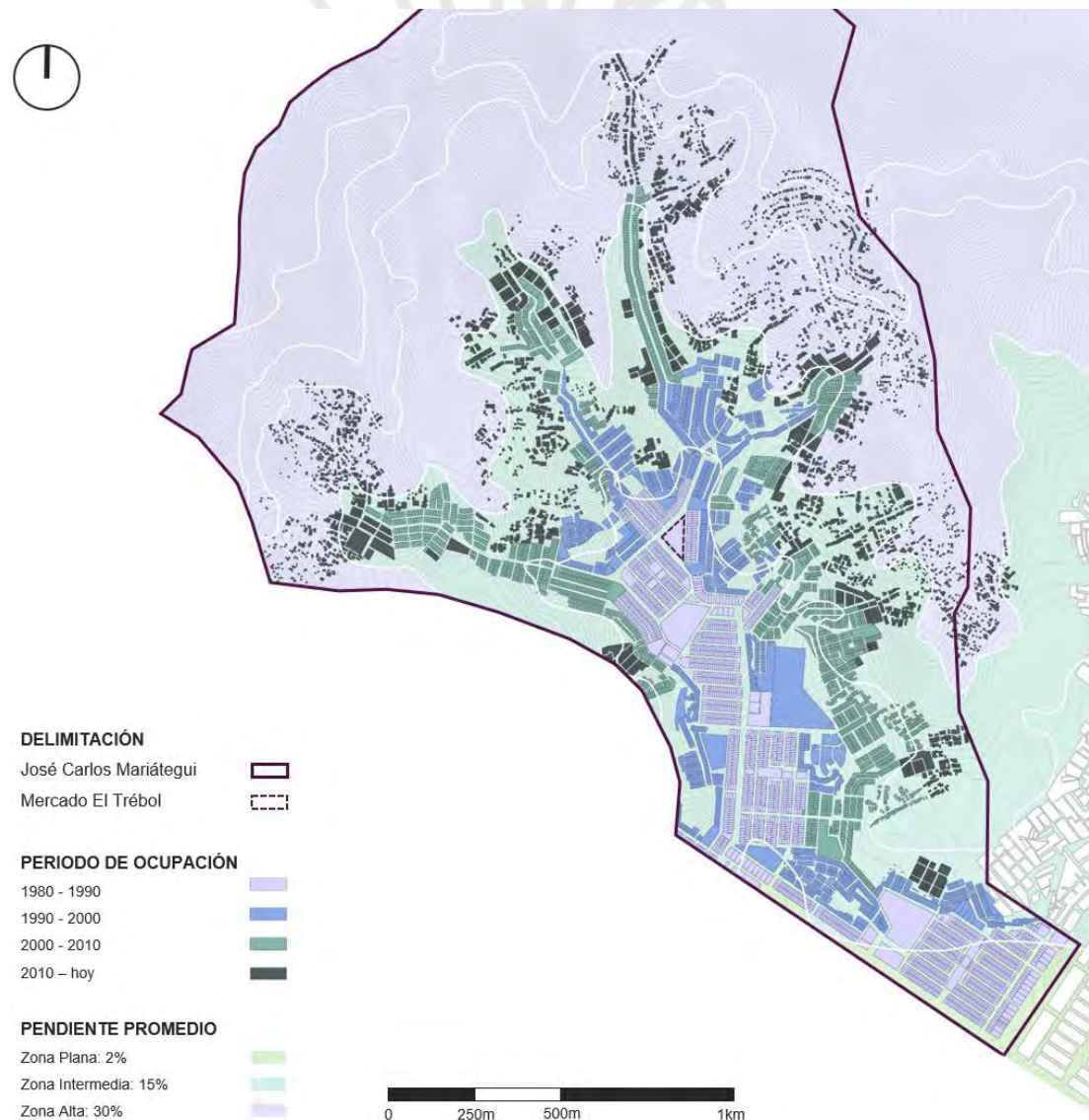
Fuente: Elaborado a partir de Jaime et al. (2021); Perleche et al. (2022).

Debido a su ubicación, el espacio en torno al mercado El Trébol se constituye como el principal nodo en donde se concentran los distintos modos de transporte (mototaxis, combis, buses, colectivos) que permiten a los residentes de estos barrios desplazarse y acercarse a los distintos recursos urbanos de la ciudad. La red espacial y funcional que articula este espacio con los distintos barrios que ocupan las zonas de ladera, está conformada principalmente por vías vehiculares asfaltadas que presentan pendientes

mayores al 20%. Estas características geográficas contribuyen a que el entorno del mercado El Trébol reciba diariamente una gran cantidad de personas que deben atravesar de manera obligatoria este espacio. Es preciso señalar que, la producción espacial de vivienda en las zonas de ladera se gestó posterior a la consolidación de la zona intermedia de JCM donde se ubica el mercado El Trébol debido a la especulación por terrenos que se originó desde fines del siglo XX en Lima (Jaime et al., 2021; Perleche et al., 2022; Torres et al., 2022; Velarde & Vásquez, 2017) (ver Figura 17 y 18).

**Figura 17**

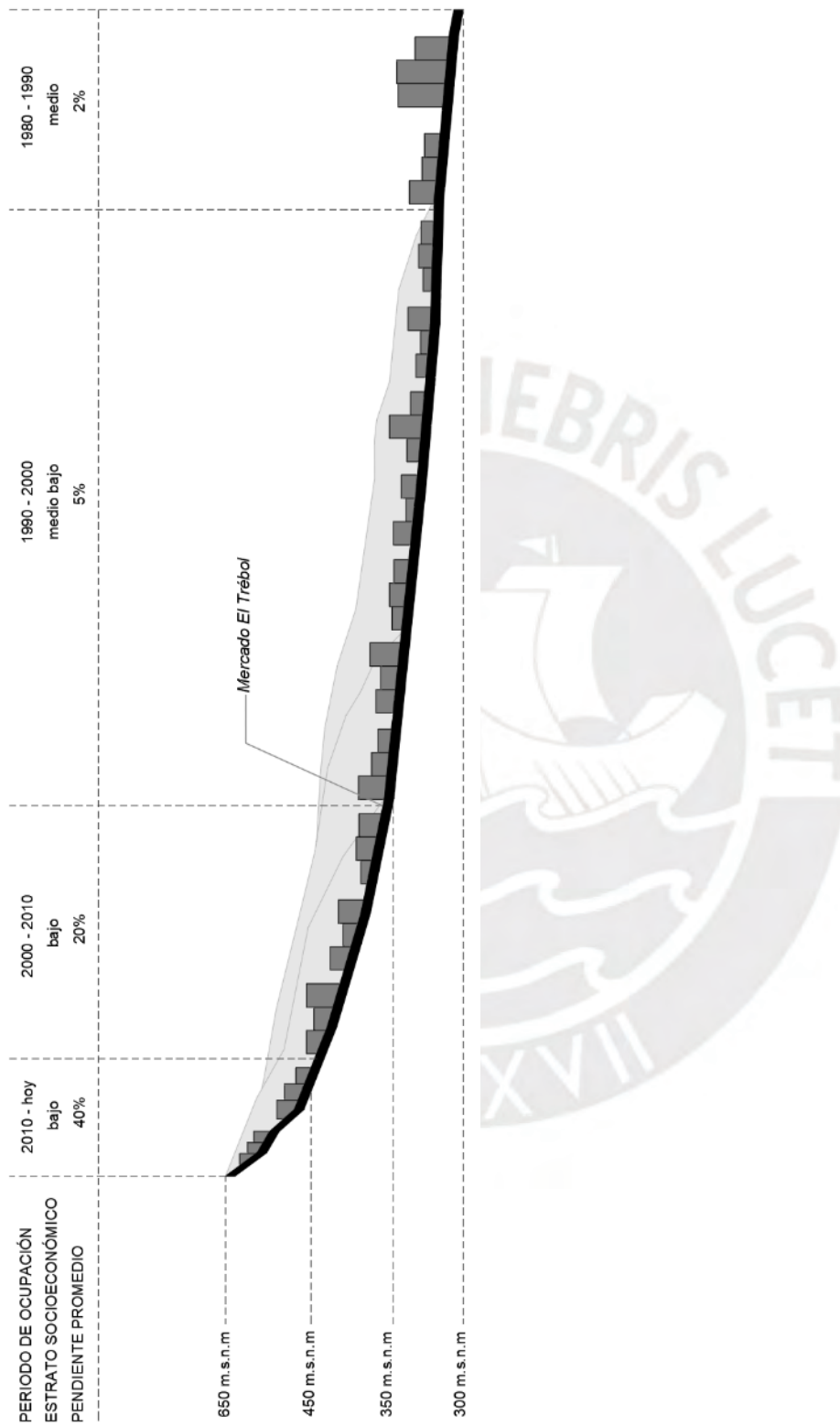
*Ocupación histórica de los barrios que conforman JCM*



Fuente: Adaptado de Jaime et al. (2021).

**Figura 18**

*Esquema del perfil topográfico del territorio de JCM*



Fuente: Elaborado a partir de INEI (2020); Jaime et al. (2021); Perleche et al. (2022).

Por lo general, estas últimas ocupaciones no son consideradas por las entidades prestadores de servicios básicos en los planes de provisión de agua y saneamiento, incrementado la vulnerabilidad de la población (Lambert & Poblet, 2015). La ubicación de estos barrios en zonas rocosas y de alta pendiente, complica la instalación de agua y desagüe. Es así como existen barrios donde ninguna vivienda tiene acceso a una red de agua y optan por suministrar este recurso mediante pilones o camiones cisterna (Torres et al., 2021). Ante esta situación, los residentes de JCM han formado organizaciones sociales denominadas Agrupaciones Familiares [AF] con el propósito de ser reconocidas por el gobierno local y de este modo recibir apoyo social y técnico (Lambert, 2021). De esta manera, las AF realizan faenas comunales e inversiones colectivas para mejorar las infraestructuras de movilidad, acceder a servicios básicos y mitigar las condiciones de riesgo en las que viven (Allen et al., 2017; Lambert & Poblet, 2015).

Paradójicamente, muchas de estas acciones e inversiones orientadas a mejorar la habitabilidad física y acondicionar el hábitat propician la reproducción de riesgos preexistentes. Dichos riesgos son agravados por las acciones de traficantes de terrenos en las partes más altas de las laderas para beneficiarse de la venta de lotes, incrementando así la urbanización de las zonas periféricas de la ciudad en condiciones de riesgo. Como resultado, los desastres de menor escala tienden a acumularse e intensificarse en el tiempo, exacerbando los retos experimentados por la población en situación de pobreza y agravando esta situación que no puede ser revertida a través de esfuerzos individuales (Allen et al., 2017).

Los residentes de JCM buscan solucionar este problema mediante la construcción de muros de contención, principalmente para proteger los reservorios de agua (Torres et al., 2021). Estas infraestructuras, autoproducidas por la comunidad, son utilizadas para habilitar vías que faciliten el desplazamiento y satisfacción necesidades esenciales como la compra de balones de gas para cocinar o el acceso al agua mediante camiones cisterna. Perleche et al. (2022) han observado que la conexión de redes de agua y desagüe es compleja y difícil

principalmente por los desafíos que representa la topografía accidentada y la pendiente pronunciada del terreno en la que se encuentran los barrios, así como por la burocracia de la empresa prestadora del Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima [SEDAPAL].

En las laderas, el modo de obtener agua depende de la ubicación del barrio: en las partes más altas se recurre a los camiones cisterna, lo que implica gastar en reservorios para poder almacenarla (...), los barrios ubicados en la falda de los cerros se abastecen mediante pilones públicos, y se deben comprar mangueras para que el agua llegue a las casas (...). Esta modalidad de abastecimiento influye directamente en la economía familiar. (Perleche et al., 2022, p. 237-238)

Las estrategias de supervivencia antes descritas son un ejemplo de que, en los barrios autoproducidos en zonas de ladera, las familias buscan constantemente soluciones ante las dificultades, la falta de servicios básicos y la precariedad del entorno urbano. En estos barrios donde los vecinos viven de la economía informal, la restricción de movilidad significa la imposibilidad de generar ingresos para alimentar al hogar (Perleche et al., 2022; Torres et al., 2021). Sumado a ello, se ha observado que JCM presenta un proceso lento y discontinuo de ocupación. Cuando en la parte de baja hay servicios, se construyen escaleras y accesos, en consecuencia, las partes altas se valorizan y los traficantes de terrenos realizan gestiones para producir nuevos asentamientos (CENCA, 2019). Como resultado, la ocupación espacial y el riesgo se reproduce, pero en condiciones más complicadas debido a la topografía cada vez más accidentada y de mayor pendiente al acercarse a la cumbre de las quebradas.

#### 4.2 Dinámicas cotidianas vinculadas a la movilidad y el entorno local

A continuación, se presenta el análisis que surge a partir de los trabajos etnográficos realizados en el espacio urbano en torno al mercado El Trébol, uno de los principales destinos frecuentados diariamente por los habitantes de JCM, que abastece a su entorno predominantemente residencial (ver Anexo I y II).

En líneas generales, se observó que en las avenidas Pampa Alta y Las Lomas, frente al mercado El Trébol, existen distintas dinámicas comerciales y de movilidad dependiendo del día y la hora de observación. Asimismo, se identificaron distintas concentraciones de personas, actividades comerciales y modos de transporte en las avenidas mencionadas (ver Figura 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26). Estas concentraciones están conformadas por

mototaxis y combis, así como la presencia de comerciantes ambulantes que invaden el espacio público y negocios en los primeros pisos de las edificaciones. Los distintos modos de transporte y las distintas actividades comerciales en torno al mercado, acompañan a los residentes de los barrios de JCM desde sus salidas muy temprano para trabajar y estudiar hasta su retorno por las noches.

Los buses y las combis comienzan sus rutas alrededor de las 4 a.m. mientras que los mototaxis empiezan a circular alrededor de las 5 a.m. Los primeros comerciantes ambulantes comienzan a ocupar las bermas y veredas a partir de las 6:30 a.m., hora de inicio de actividades del mercado. Los primeros comerciantes ambulantes ofrecen desayunos al paso, mientras que otros ofrecen frutas, verduras y tubérculos. El levantamiento de usos de suelo en el conjunto de la actividad comercial permitió identificar que los negocios que predominan alrededor del mercado están conformados por establecimientos de comida, como pollerías y chifas junto con ferreterías, boticas y barberías. Asimismo, se contrastaron los distintos usuarios identificados y las temporalidades vinculadas a los desplazamientos de los habitantes de JCM y la actividad comercial. Diariamente el mercado concluye la atención al público a las 9:30 p.m. mientras que los establecimientos de comida aún se encuentran atendiendo hasta las 11 p.m. Los actores locales señalan que, a partir de esta hora, no existe actividad comercial ni desplazamientos. Esto se debe principalmente al carácter residencial de JCM.

Por las mañanas, en la zona central del mercado El Trébol se ofrece la venta de desayunos y comidas para las personas que salen a trabajar, mientras que en los puestos cercanos a los ingresos principales se venden materiales escolares para los niños que asisten al colegio. Por las noches, estos mismos negocios son los últimos en cerrar debido al flujo de trabajadores y estudiantes que retornan a sus hogares. En la intersección de las avenidas Pampa Alta y Las Lomas, se resalta la presencia de «el jalador», actor urbano que dirige y anuncia las salidas de las combis y buses. Ordena, de cierto modo, a los vehículos de transporte y a las personas. Durante algunos periodos cortos de tiempo, entre la salida del

siguiente vehículo, conversa tanto con comerciantes ambulantes como con choferes de algunas unidades de transporte. Mientras tanto, algunos jóvenes y adultos se acercan a leer los periódicos que se encuentran exhibidos en el acceso del mercado ubicado en la esquina. Leen unos minutos y se retiran.

En esta intersección se ubica el paradero de combis con ruta hacia la Estación Bayóvar de la Línea 1 del tren y forma parte de la ruta de salida de los buses de “La Roma” y “El Huáscar”. Los colectivos color verde con la ruta “Collique-Pro” también conforman el grupo de modos de transporte que utilizan los residentes de JCM. En cada esquina se encuentran paraderos de distintos modos de transporte. Los paraderos y rutas se describen a continuación:

- Paradero de combis con ruta “Bayóvar-estación”: Vehículos de color blanco con franjas de colores que pueden variar dependiente de la unidad. No cuentan con rótulos del recorrido de la ruta en los lados de la unidad.
- Paradero de combis con ruta “Canto rey”: Vehículos de color blanco con franjas naranja y marrón.
- Paraderos de mototaxis: La ruta depende de la necesidad del viajero. Estas unidades suelen ocupar todo el ancho de un carril a lo largo de las vías. En ocasiones, llegan a ocupar hasta 50 metros de longitud de la vía.

Entre los principales perfiles de viajeros se han identificado personas que cuentan con distintos motivos de viaje, distintas edades, distintos trayectos y si realizan el viaje de manera individual o grupal. Cada uno de los perfiles descritos cuenta con una particular temporalidad en sus horarios de salida por las mañanas y retornos durante el día. En cuanto a los principales modos de transporte, se han identificado que estos están conformados por la caminata, mototaxis, combis, colectivos y buses.

**Figura 19**

*Sábado – Avenida Las Lomas con Calle S/N*



**Figura 20**

*Lunes – Avenida Las Lomas con Calle S/N*



**Figura 21**

*Sábado – Avenida Las Lomas*



**Figura 22**

*Lunes – Avenida Las Lomas*



**Figura 23**

*Sábado – Avenidas Pampa Alta y Las Lomas*



**Figura 24**

*Lunes – Avenidas Pampa Alta y Las Lomas*



**Figura 25**

*Sábado – Avenida Pampa Alta con Calle S/N*



**Figura 26**

*Lunes – Avenida Pampa Alta con Calle S/N*



Finalmente, el análisis de la información levantada en campo permitió elaborar mapas temáticos del conjunto de la actividad comercial y los distintos tipos de movilidad en torno al mercado El Trébol respecto a las principales temporalidades durante el día: salida de

residentes por la mañana, mayor cantidad de visitas al mercado al mediodía y el retorno de residentes por la noche. En la primera temporalidad, definida a las 7 a.m. —considerando que el mercado inicia su funcionamiento a partir de las 6:30 a.m. y cierra a las 9:30 p.m.—, los primeros negocios abiertos están conformados por boticas, panaderías, librerías, venta de desayunos y venta de frutas y verduras. Algunos comerciantes ambulantes se encuentran ocupando parte de la avenida Las Lomas hasta la esquina con la avenida Pampa Alta, mientras que la concentración de mototaxis y combis es reducida (ver Figura 27).

**Figura 27**

*Movilidad y actividad comercial a las 7 a.m.*



En la segunda temporalidad, definida a las 12 p.m., se observa la totalidad de los negocios abiertos donde predominan los establecimientos de comida, boticas, bodegas, barberías, ferreterías, así como la venta de productos de primera necesidad. La concentración de combis con ruta hacia el tren llega a tener una longitud de 100 metros y los comerciantes ambulantes ocupan la totalidad de las bermas frente al mercado (ver Figura 28). Cabe señalar que, la inseguridad —producto de los altos índices de criminalidad— fue uno de los temas

más mencionados durante las conversaciones realizadas con distintas personas. “Roban en cualquier momento” y “si no eres de la zona, te sacan” fueron los comentarios tanto del personal de seguridad del mercado como de algunos dueños de puestos comerciales dentro y fuera del mercado.

**Figura 28**

*Movilidad y actividad comercial a las 12 p.m.*



Por último, en la tercera temporalidad definida a las 10 p.m. cuando el mercado se encuentra inactivo, las actividades que se mantienen funcionando son los establecimientos de comida, mientras que la concentración de la oferta de transporte es similar a las primeras horas de la mañana. Tanto los negocios, como los modos de transporte mantienen su actividad hasta las 11 p.m. esperando a los últimos residentes de JCM en retornar a sus hogares (ver Figura 29). A diferencia de las anteriores temporalidades analizadas, los distintos actores locales señalan que por la noche el carácter de este espacio urbano tiene una función de recreación donde, a partir de las actividades ofertadas, se generan interacciones entre los distintos usuarios, predominantemente adultos que regresan de trabajar. De esta manera,

este espacio destinado al abastecimiento de los distintos barrios de JCM, culmina su actividad durante el día.

**Figura 29**

*Movilidad y actividad comercial a las 10 p.m.*



Este análisis principalmente revela las distintas escalas temporales con respecto al conjunto de la actividad comercial y su relación con los distintos flujos de movilidad. De este modo, se evidencia que el prolongado horario de funcionamiento de dieciséis horas del mercado se debe principalmente a la oferta de productos necesarios para los habitantes de JCM, tanto al comenzar como al concluir sus desplazamientos cotidianos. En promedio, muchos de los mercados en toda la ciudad mantienen un horario de funcionamiento hasta las 6.p.m. Sin embargo, en JCM, el mercado El Trébol requiere estar activo para cuando las personas retornen a sus hogares y puedan abastecerse con productos de primera necesidad, así como otros relacionados al cuidado del hogar y la educación.

En definitiva, este espacio urbano presenta fortalezas en los atributos de diversidad, articulación espacial y funcional donde se ha evidenciado que el flujo de llegada de población

en las noches es tan importante como el flujo de partida de población en las mañanas. Por otro lado, este espacio urbano se caracteriza por presentar una relación complementaria entre las dinámicas de la actividad comercial y los desplazamientos de los distintos perfiles de viajeros de los barrios de JCM. La actividad comercial aumenta o disminuye a lo largo del día en función de la dinámica de movilidad, dado que los perfiles de viajeros identificados responden a distintos motivos de desplazamiento y presentan necesidades particulares respecto a la oferta comercial disponible. De este modo, la habilidad de los actores locales para captar los distintos flujos relacionados con la movilidad urbana y el abastecimiento de los residentes de JCM, ha sido uno de los factores esenciales en la producción y desarrollo de este espacio urbano y el entorno próximo, predominantemente residencial.

El trabajo de acercamiento exploratorio permitió confirmar que las características geográficas de JCM favorecen la concentración de personas en el entorno del mercado El Trébol ya que este espacio constituye un punto de paso obligatorio donde convergen diversos modos de transporte que facilitan el acceso e integración al resto de la ciudad. Si bien el entorno urbano del mercado El Trébol no es totalmente diverso y no cuenta con óptimas condiciones de habitabilidad física, genera condiciones de relación complementaria por la capacidad de atraer diversos actores y por las interacciones sociales que ahí se generan. Estas fortalezas serán potenciadas en la medida que se mejoren las condiciones de habitabilidad física que configuran la experiencia urbana de habitar. Por lo tanto, la diversidad de actividades comerciales y la oferta de transporte urbano que acompañan los desplazamientos cotidianos de los residentes de distintos barrios generan condiciones propicias para la competitividad local, la integración y la cohesión social.

#### 4.3 Experiencias de movilidad desde los recorridos acompañados

A continuación, se muestra la síntesis y análisis de recorridos acompañados realizados con cuatro habitantes de JCM (ver Anexo III, IV, V y VI).

En la Figura 30 se muestra la ubicación referencial de la residencia de María y Juan, mientras que en la Figura 31 se muestra la ubicación referencial de la residencia de Rosa y

Luis. Cabe resaltar que, el tejido urbano en la escala barrial, en su mayoría, está conformada por vías estrechas donde predominan las estrategias peatonales para los desplazamientos. En líneas generales, los cuatro participantes residen en entornos urbanos donde las condiciones de habitabilidad física son precarias. Los accesos a las viviendas de María, Juan y Rosa se realizan ascendiendo escaleras de pendiente elevada autoproducidas por la comunidad. En estas escaleras no se han considerado áreas de descanso y se encuentran en mal estado de conservación presentando fisuras, desprendimiento de concreto y una ausencia de barandas. Estas condiciones no permiten un adecuado desplazamiento y pone en riesgo la integridad física de los residentes que cotidianamente hacen uso de esta infraestructura.

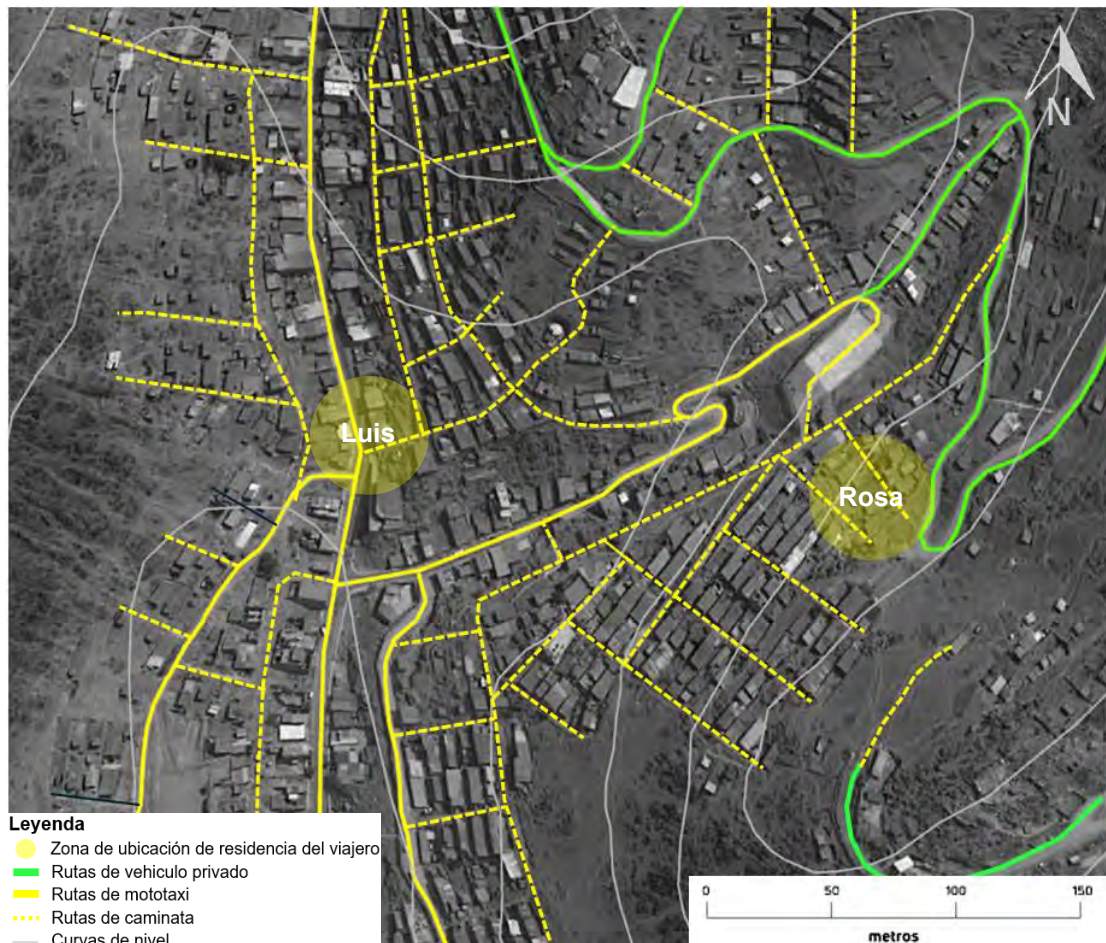
**Figura 30**

*Ubicación de la residencia de María y Juan*



**Figura 31**

*Ubicación de la residencia de Rosa y Luis*



#### 4.3.1 Restricciones estructurales: El caso de María

María tiene 40 años, está casada y tiene tres hijas menores de edad. Nació en la ciudad de Jaén en el departamento de Cajamarca al norte del Perú y desde los 24 años se estableció en JCM. María es miembro de la olla común de su barrio y se desempeña principalmente como trabajadora del hogar. Diariamente acompaña a sus hijas durante sus trayectos al colegio, cuyos horarios de ingreso son distintos. María sale de casa a las 7:15 a.m. junto con su hija menor para acompañarla en su ingreso al colegio y realizar las compras para la olla común en el entorno del mercado “1 de Setiembre” ubicado en la avenida Héroes del Cenepa. En las manos lleva una bolsa negra que contiene residuos de basura del hogar generados el día anterior. El acceso a la vivienda de María se realiza mediante una vía

angosta conformada por tierra y piedras que delimitan el camino. No existen barandas, lo que representa un riesgo físico de caída debido al desnivel entre la vía y los lotes colindantes. La condición meteorológica a esta hora de la mañana es soleada, sin embargo, una hora antes se percibía frío y humedad.

Mientras bajan por un tramo de escalera de 15 metros de longitud, María se encuentra con una vecina, adulto mayor, con la cual conversa brevemente sobre el menú del día que se ofrecerá en la olla común que se encuentra como un anexo de su vivienda. María, junto a su hija, continúa el trayecto y caminan hasta el paradero “Toby” que está a unos 350 metros en una zona más baja en comparación con la ubicación de su residencia. Durante este tramo María camina con cierta prisa debido a que la hora de salida fue algo más tarde de lo previsto. Mientras caminan, envía mensajes de voz por su celular a otras madres de familia que residen en el barrio —quienes también miembros de la olla común— informando sobre las compras que realizará.

Caminan por la avenida Pampa Alta, una vía local con un ancho de 18 metros aproximadamente que se encuentra asfaltada y presenta veredas de concreto. En este espacio urbano existen edificaciones de material noble de dos a cuatro pisos de altura. María deja la bolsa de basura en una zona de acopio informal de residuos sólidos en la berma lateral del parque próximo al paradero “Toby”. Suben a una combi que se encontraba sin pasajeros por lo que pudieron escoger los asientos en donde se sentían más cómodas, siendo estos los que están ubicados en las filas intermedias de la unidad. María comenta que prefiere tomar las combis por qué acortan camino por una vía paralela a la avenida Próceres de la Independencia, ya que suele generarse congestión vehicular en los paraderos conocidos como “El 7” (avenida Ampliación) y “El 5” (avenida El Muro). A pesar de la inseguridad física que esto representa por los constantes «correteos» de las unidades y las maniobras temerarias de los conductores, es la estrategia que le permite reducir tiempos de desplazamiento frente a los retrasos producidos. Durante el viaje en combi, María señala que presenta una constante preocupación debido a la violencia de género y acoso sexual de las

que sus hijas pueden ser víctimas durante sus trayectos cotidianos, por lo que prefiere acompañarlas en su ida al colegio y vuelta a casa.

María y su hija bajan en el paradero final, la “Estación Bayóvar”, donde se ubica la Línea 1 del Metro de Lima. El costo del pasaje por persona fue de S/. 1.00, el tiempo de viaje fue de 15 minutos y la distancia del recorrido fue de 3.60 kilómetros aproximadamente. Ahora deben caminar por un tramo de 500 metros con dirección al colegio por la avenida Héroes del Cenepa. Esta vía presenta un ancho de 45 metros aproximadamente. La vía se encuentra asfaltada y presenta veredas de concreto, sin embargo, existen tramos que no cuentan con veredas construidas, encontrándose conformadas principalmente por tierra. Las veredas son angostas y no existen árboles en el espacio público, mientras que el área verde existente en las bermas laterales y central se encuentra deteriorado, presentando un mal estado de conservación. Las edificaciones presentan distintas alturas que varían desde dos a ocho pisos y el ladrillo es el material predominante. El espacio urbano descrito se encuentra en una zona baja en comparación con los anteriores espacios urbanos, presentando una topografía relativamente plana.

Siendo las 7:50 a.m. y habiendo dejado a su hija en el colegio, María cruza la vía con dirección al mercado “1ro de Setiembre”. En este espacio urbano existe un gran cantidad y diversidad de comerciantes ambulantes los cuales ocupan la vía pública (calzadas secundarias y bermas laterales) en torno al mercado. Asimismo, existe una gran concentración de personas que realizan sus compras tanto para el abastecimiento del hogar como para el abastecimiento de establecimiento de comida y distintos negocios de venta de alimentos. La concentración de vehículos motorizados y personas es mayor en comparación a lo observado en el paradero “Toby”. María realiza sus compras en los puestos de sus «caseras», comerciantes ambulantes a quienes visita frecuentemente para comprar los productos faltantes para el menú del día de la olla común. Para esta ocasión María requería comprar 15 kilogramos de papa, zapallo, pollo, hierbas y especias variadas para la preparación del menú. Durante el recorrido para las compras se observa como la calle se

vuelve una extensión de los primeros pisos de las fachadas de las viviendas en donde se ofrecen productos como verduras, frutas y tubérculos. El claxon de los distintos vehículos, motores encendidos de buses y mototaxis, llamadas de choferes y cobradores para subir a los vehículos de transporte público junto con los comerciantes ambulantes ofreciendo productos, conforman los distintos sonidos que caracterizan este espacio urbano donde el bullicio y el desorden forman parte de las dinámicas cotidianas. Esto no es algo que le genere incomodidad a María, señala que se encuentra acostumbrada. Realizamos una caminata de 500 metros durante 30 minutos recorriendo los distintos puestos de venta. María llevaba en brazos bolsas pesadas con las compras haciendo un gran esfuerzo físico. Usualmente María tomaría un mototaxi hasta el paradero de la “Estación Bayóvar” con un costo entre S/. 1.00 a S/. 2.00 dependiendo de la cantidad de bolsas y el peso que estas representen, sin embargo, para esta ocasión María decidió caminar hasta el paradero y así se ahorrarse el pasaje de transporte.

Siendo las 8.30 a.m. subió a una combi hacia el paradero “Toby” para dirigirse de regreso a casa con los productos comprados. En la ruta hacia JCM los distintos modos de transporte ya no pueden acortar el recorrido debido a que no existe una vía auxiliar por donde desviar su ruta, por lo que deben transitar de acuerdo con lo regulado por la ATU a través de la avenida Próceres de la Independencia con la posibilidad de enfrentarse a la congestión vehicular. Ya en el paradero “Toby” subió a un mototaxi que la transportó hasta su barrio de residencia por un costo de S/. 2.00. El último tramo de regreso a la residencia de María se realizó caminando aproximadamente 70 metros y ascendiendo por dos escaleras. Este último tramo representa un gran desafío para María considerando el peso adicional que lleva por las compras realizadas. María asciende con dificultad, haciendo breves paradas en las escaleras para recuperar el aliento. A pesar de que diariamente realiza esta rutina, las elevadas pendientes y las escaleras representan un obstáculo. Finalmente, siendo las 9:00 a.m. María llega a casa. Aquí esperará al resto de miembros de la olla común que le apoyaran en la preparación del menú del día para las personas que se encuentran registradas en el padrón

de esta organización social. María deberá salir tres veces más en lo que resta del día realizando trayectos principalmente al colegio donde sus hijas estudian.

Como se muestra en la Figura 32 y 33, si bien los desplazamientos de María se realizan mediante trayectos cortos, el costo que representa la cantidad de viajes realizados diariamente afecta los ingresos económicos del hogar. Las pesadas bolsas de compras añaden una mayor dificultad a las exigentes pendientes pronunciadas a las que María y sus hijas se enfrentan cotidianamente en estos desplazamientos de escala distrital, enfocados en el cuidado del hogar y la educación.

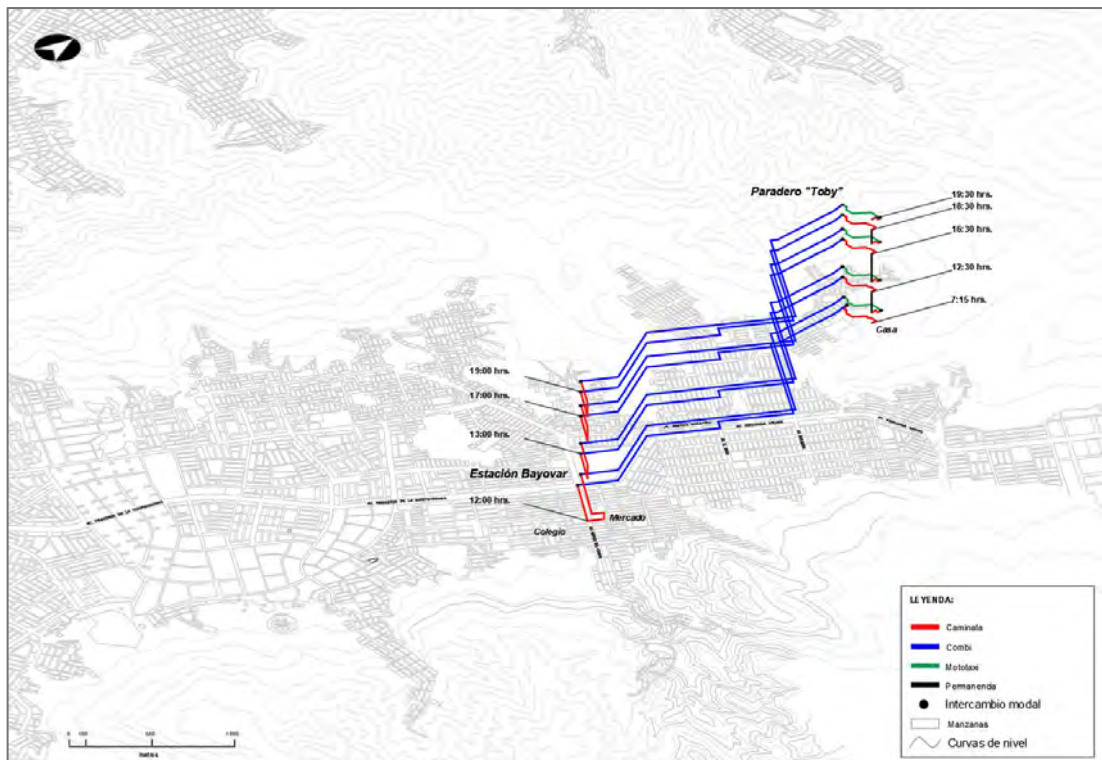
**Figura 32**

*Secuencia visual del recorrido etnográfico de María*



**Figura 33**

*Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de María*



Los diferentes horarios de entrada al colegio de sus hijas se deben a que María no alcanzó vacantes de inscripción para las dos hijas menores para el turno de la mañana. María intentará matricular a sus hijas desde el último semestre del año para conseguir vacantes en el turno de la mañana y de esta manera tratar de realizar menos desplazamientos a lo largo del día y reducir los costos de transporte diario. María señala que a pesar de que en invierno las calles de tierra se vuelven de barro por las lluvias, igual bajan caminado dado que no tienen otra opción. La distancia desde el paradero "Toby" a su casa es corta pero difícil, de pendiente pronunciada y condiciones topográficas adversas donde las vías están conformadas principalmente por tierra y rocas. Los fines de semana, la familia suele permanecer en casa realizando actividades de cuidado del hogar, y procura no dejar la casa sola por temor a sufrir un robo. Para María, los residentes del barrio no son unidos. Señala que los intereses individuales predominan sobre los intereses colectivos. Menciona que en

los primeros años de la ocupación de las tierras existía una constante coordinación entre los residentes del barrio para el reconocimiento de la junta directiva de la AF.

El relato de María revela la interdependencia entre los miembros de la olla común que hace posible el cuidado de sus hijas y el desarrollo actividades relacionadas con la comunidad. Gracias a los viajes realizados por los miembros de la olla común, las personas con menores recursos que residen en el barrio de María pueden acceder a un menú a precio asequible.

La mayoría son de otras agrupaciones, más que nada personas mayores (...) viven solos, no tienen a nadie más así que en la ollita pueden encontrar que comer (...) aquí las mamás también ayudan, cuando tengo que salir le encargo a alguien que les eche un ojo a mis hijas (...) me da miedo dejarlas solas. (María, comunicación personal, 26 de agosto de 2024)

En este contexto, María y el resto de los miembros de la olla común se mantienen conectados de forma permanente por medio de la telefonía que resulta una herramienta importante en esta red social de mujeres trabajadoras del hogar. A su vez, esta red permite que se apoyen cuando una de ellas requiere que alguien cuide a sus hijos durante cortos periodos de tiempo mientras estén fuera de casa para la realización de distintas actividades. Durante el recorrido, se resalta la percepción de inseguridad por riesgos de accidentes de tránsito por el manejo temerario de las combis, así como la incertidumbre de llegar a tiempo a sus destinos a lo largo del día y la preocupación de que ella o sus hijas sean víctimas de acoso sexual.

#### 4.3.2 Negociaciones espacio-temporales. El caso de Juan

Juan tiene 33 años, vive solo y se dedica a la venta de material médico en un local comercial ubicado en el Centro Histórico de Lima. Es miembro de la junta directiva que representa a los pobladores del barrio donde reside. Juan no tiene un horario fijo de llegada al trabajo, por lo que puede manejar su tiempo de salida por las mañanas. Generalmente llega al trabajo entre las 9 a.m. y 10 a.m. Durante sus salidas por la mañana, se encuentra con algunos vecinos con quienes conversa brevemente mientras va caminando a la casa de sus padres para desayunar. Juan comenta que los fines de semana se realizan faenas comunales en las que la población participa con regularidad. Estas actividades están

relacionadas con trabajos de limpieza, abastecimiento y cuidado del agua, reuniones vecinales, entre otras actividades del ámbito comunitario.

El recorrido de Juan comienza a las 9:00 a.m. Sale de casa y desciende por una escalera de concreto autoproducida por la comunidad. Esta escalera se encuentra en estado regular de conservación y no cuenta con barandas. Sale abrigado de casa, sin embargo, el clima se va poniendo soleado en la medida que pasa el tiempo. Antes de dirigirse al paradero, Juan visita a su madre quien vive en la zona baja del barrio. En este espacio urbano las vías no se encuentran consolidadas pues se observa que es un terreno natural conformado por tierra y rocas. Las edificaciones cuentan con una altura variable de uno a dos pisos y predominan el material noble para su construcción. Se observa un gran desnivel colindante a un colegio público que expone a las personas a riesgos de caídas. Juan señala que los miembros representantes de la comunidad del barrio han intentado en diversas oportunidades tener acercamientos con las autoridades del colegio y con autoridades de la municipalidad distrital para definir el perímetro correspondiente al predio del colegio y así en conjunto poder realizar faenas para la construcción de un muro de contención que reduzca la probabilidad de accidentes por caída a desnivel. Juan menciona que la situación del saneamiento físico-legal del barrio no permite que la municipalidad distrital formule y ejecute obras relacionadas con la creación de infraestructura vial.

Luego de desayunar en casa de sus padres, Juan inicia su recorrido caminando cuesta abajo hacia el paradero "Toby". Si bien la caminata es corta, con una duración menor a 5 minutos, se observan dificultades para desplazarse pues la vía no se encuentra asfaltada y no existen veredas, por lo que no reúne condiciones óptimas para el tránsito de peatones. Juan señala que la caminata —tanto de bajada por la mañana como de subida por la noche— no representa un esfuerzo físico, ya que siendo una actividad que realiza diariamente, se encuentra acostumbrado. Sin embargo, Juan añade que su madre —una mujer adulto mayor— es quien enfrenta frecuentemente conflictos para bajar y subir este tramo.

En el paradero “Toby” se observa una concentración de personas y modos de transporte como mototaxis, combis, buses y taxis colectivo tipo miniván. Juan cruza la avenida Pampa Alta y sube al primer bus que se aproxima. El bus cuenta con la mayoría de los asientos disponibles, por lo que Juan decide sentarse en los asientos ubicados al centro de la unidad. El costo del pasaje hasta el siguiente paradero es de S/. 1.00 y el tiempo de recorrido es menor a 10 minutos. Juan señala que el paradero donde bajará depende del modo de transporte en el que haya subido, pues los buses siguen la ruta “formal”, pero esto conlleva a la posibilidad de enfrentarse a la congestión vehicular en el paradero “El 7” y “El 5”. En cambio, las combis suelen transitar por una ruta alterna, evitando así esta situación y llegando en menor tiempo al paradero “El 5”.

Al observar que no había congestión vehicular durante esta hora de la mañana, Juan decidió bajar en el paradero “El 5” ubicado en el cruce de las avenidas El Muro y Fernando Wiese. Son las 9:30 a.m. y en el paradero “El 5” se observa una alta concentración de personas y modos de transporte como buses, combis, mototaxis, taxis y taxis colectivos. Juan decide subir a un taxi colectivo que tiene por ruta transitar por toda la avenida Tacna en el Centro Histórico de Lima. Juan señala que prefiere tomar el Corredor Morado, sin embargo, las unidades no pasan con mucha frecuencia y las veces que pasan suelen estar a su máxima capacidad. Por ello, regularmente opta por desplazarse en taxi colectivo hasta su trabajo. El taxi colectivo tiene un costo de S/. 6.00 mientras que el Corredor Morado tiene un costo de S/. 2.50.

Dentro del taxi colectivo, Juan comenta que este modo de transporte suele ser inseguro por que los choferes podrían cambiar de ruta, exponiéndose a la posibilidad de ser víctima de robo e incluso homicidios. Juan relata que, en una oportunidad en uno de sus viajes de regreso a casa, otras personas fingieron ser pasajeros del taxi colectivo, sin embargo, eran cómplices del chofer en el asalto. Afirma que esta situación es algo que puede ocurrirle a cualquiera. Continuando con el recorrido, el taxi colectivo se desplazó por la avenida Canto Grande, tomando diversas rutas y haciendo distintas maniobras para evitar el

tráfico. La ruta conlleva atravesar el Túnel Santa Rosa que conecta el distrito de SJL con el distrito del Rímac. Luego de recorrer la avenida un tramo de Tacna, Juan baja del taxi colectivo en el cruce con la avenida Emancipación. En este espacio urbano se observan edificaciones con alturas variables hasta los 20 pisos. El estado de conservación de estas edificaciones es regular debido a la suciedad general de las fachadas y el deterioro de los materiales de las ventanas, puertas y muros.

En este espacio urbano ubicado en el Centro Histórico de Lima se observa una gran concentración de personas desplazándose a pie y los principales modos de transporte están conformados por los Corredores Complementarios Azul y Morado, el Metropolitano, taxis y taxis colectivos. A diferencia de los anteriores espacios urbanos recorridos, se observa la presencia de agentes de la policía de tránsito y fiscalizadores de la MML. Juan camina un tramo de aproximadamente 100 metros hasta su centro de trabajo. En este tramo de la avenida Tacna, la vereda cuenta con un ancho de 4 metros y se observan arboles con una altura de hasta 3 metros en la berma central y en las veredas.

Con respecto a las dinámicas urbanas relacionadas con actividades comerciales, se observa una competencia por transitar en el espacio público entre peatones, cargadores — personas que llevan una carretilla para trasladar productos—, jaladores —personas que buscan atraer clientela hacia una galería o puesto específico— y comerciantes ambulantes, pese a las amplias dimensiones de la infraestructura peatonal. Siendo las 10:30 a.m. Juan llega a su centro de trabajo y permanecerá ahí hasta las 9:00 p.m., hora en la que concluye su jornada laboral. En su trayecto de regreso, tomará nuevamente un taxi colectivo que recorrerá la avenida Próceres de la Independencia y bajará en el paradero “El 7”, donde subirá en cualquier combi o bus que lo dejará en el paradero “Toby”. Juan señala que, por las noches, debido al cansancio por la jornada laboral, opta por tomar un mototaxi en su último trayecto, el cual le costará S/.1.00 de pasaje. Sin embargo, si considera que cuenta con tiempo y no se encuentra cansado, subirá caminando.

Como se muestra en la Figura 34 y 35, la distancia desde el paradero "Toby" a su vivienda es corta pero complicada, debido a que presenta una pendiente pronunciada, bordes sin protección con riesgo a caídas y ascensos mediante escaleras que conectan las viviendas en laderas con las partes bajas. Los desplazamientos cotidianos de escala metropolitana realizados por Juan se enfocan en el trabajo. Como parte de su rutina, la mayor parte del día presenta una permanencia en su centro laboral. En sus trayectos tanto por la mañana como por la noche, la congestión vehicular en las horas de mayor flujo de movilidad es el principal factor que le genera insatisfacción.

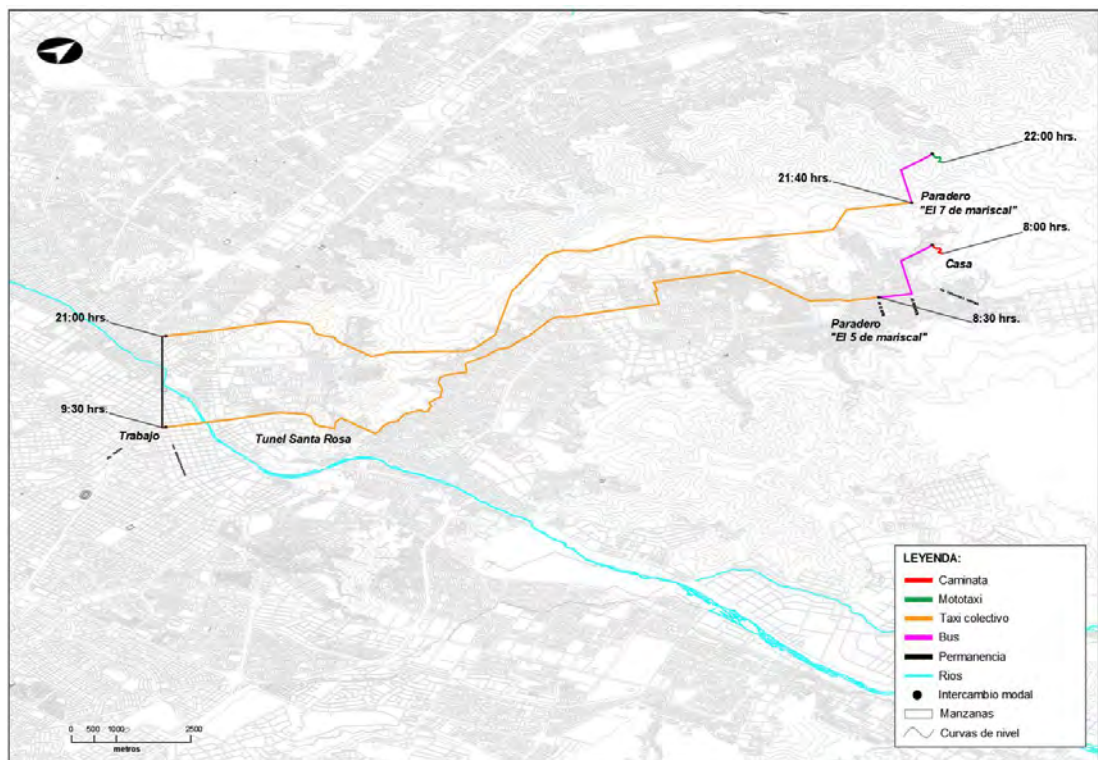
**Figura 34**

*Secuencia visual del recorrido etnográfico de Juan*



**Figura 35**

*Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Juan*



En cuanto a la percepción del barrio, Juan señala que existe un constante apoyo vecinal con respecto a la gestión del agua, ya que usualmente existe excedente luego realizarse el pago a los operarios de la cisterna de agua. Ese excedente se deposita en un fondo comunitario que será utilizado principalmente como apoyo económico por motivos de salud a los vecinos más vulnerables. Actualmente los vecinos siguen promoviendo y gestionando ante la municipalidad de SJL que se ejecuten obras de inversión pública para la construcción de muros de contención, así como la construcción de pistas, veredas y escaleras que permitan la consolidación del barrio. Los residentes de este barrio anhelan contar con los servicios básicos (agua, desagüe y luz). Juan comenta que estas motivaciones de interés colectivo los mantienen unidos.

Casi siempre hacemos reuniones y faenas, más que nada los fines de semana, para ver el tema del agua y los caminos (...) a veces sobra de lo recaudado, y eso lo guardamos para apoyar cuando alguien lo necesite (...) un accidente, una enfermedad, uno nunca sabe. Hacemos lo que podemos para apoyar. (Juan, comunicación personal, 2 de setiembre de 2024)

El relato de Juan refleja que, si bien cuenta con cierta flexibilidad en su horario laboral, el sistema de transporte “formal” no satisface sus necesidades. En este contexto, modos de transporte alternativos como es el caso del taxi colectivo y la mototaxi, permiten superar estos obstáculos, pese a la percepción de inseguridad por delincuencia y el costo económico que representan estos desplazamientos comparados con el Corredor Morado que —aunque sea más económico— conlleva una sensación de incertidumbre y un mayor costo en términos de tiempo. De esta manera, Juan realiza negociaciones espacio-temporales cotidianamente en las que deberá considerar gastos adicionales en su ingreso económico mensual para llevar a cabo su programa de actividades principalmente relacionado con el trabajo.

#### 4.3.3 Función social del transporte público: El caso de Rosa

Rosa tiene 49 años y vive junto con su pareja. Es una comerciante que desde el 2002 cuenta con un puesto de venta de ropa para mujer en el Centro Histórico de Lima. Antes vivía en un departamento alquilado cercano a su puesto de trabajo, sin embargo, el costo de alquiler le resultaba muy elevado para continuar viviendo ahí por lo que busco alternativas de una vivienda propia a precio asequible. Es así como desde el 2014 reside en JCM y actualmente es miembro de la olla común de su barrio. Rosa trabaja de lunes a sábado desde las 9 a.m. hasta las 9 p.m. dependiente de las ventas del día.

El viaje de Rosa comenzó a las 7:30 a.m. y la condición meteorológica en esta zona presentaba una densa neblina que dificulta la visibilidad de las distintas viviendas que ocupan las laderas. Se observan niños y mujeres bajando por las distintas escaleras de este barrio. La losa deportiva de la AF es el paradero final de los mototaxis en esta zona debido a que las calles estrechas y la elevada pendiente no permiten que estos vehículos continúen desplazándose. Son las 8:00 a.m. y el cielo se encuentra despejado. Rosa sale de casa y baja por la escalera de acceso que se ubica frente a su residencia.

Este tramo de escalera cuenta con una longitud de 40 metros y un ancho de 1.50 m, por otro lado, se observa que se encuentra en un mal estado de conservación presentando desprendimiento de concreto. Asimismo, la escalera no cuenta con barandas. Desde esta

ubicación, Rosa tiene visión de gran parte de las laderas que están ocupadas por viviendas. Al descender, Rosa se percató que olvidó algo importante en su casa, por lo que tuvo que subir y bajar nuevamente por la escalera. Ahora son las 8:20 a.m. y retoma el trayecto caminando alrededor de 150 metros por una vía angosta de terreno natural conformada por tierra y piedras. Cerca al paradero, Rosa descende por otra escalera y al observar un mototaxi que se encontraba cuesta abajo realizó un ademán para que este se detuviera y espere para subir en esa unidad. Rosa señala que el costo de transporte en mototaxis es menor de bajada que de subida.

Con un tiempo de viaje menor de 5 minutos, llegamos al paradero “La Roma” donde Rosa colocó la bolsa de basura en un punto de acopio informal de residuos sólidos. Se observa que una gran cantidad de personas se encuentran colocando sus residuos en este punto. En este espacio urbano, ubicado en una zona intermedia entre las partes altas y la zona baja de JCM, se observa una concentración de buses de la empresa de transporte “La Roma”. Por otro lado, se observa una concentración de mototaxis esperando pasajeros para llevarlos a las partes altas. Rosa menciona que prefiere caminar hasta el mercado El Trébol y ahí tomar una combi que la transporte hasta la Estación Bayóvar. Según señala, esto es debido a que las combis van más rápido que los buses de “La Roma”. Las combis se desplazan por rutas alternativas evitando la congestión vehicular que se pueda producir en torno a los paraderos “el 5” y “el 7”.

Caminó 350 m aproximadamente y se observa una gran concentración de combis, mototaxis, comerciantes ambulantes y peatones ocupando el espacio urbano en torno al mercado El Trébol. El tiempo de recorrido en combi hasta la Estación Bayóvar tuvo una duración de 15 minutos. La combi no se detuvo en el paradero autorizado, por lo que la bajada fue en la calzada de un cruce vial, exponiendo a los viajeros a un riesgo por accidente vehicular. Siendo las 8:50 a.m. Rosa se acerca a las máquinas de autoservicio para recargar su tarjeta del tren. Señala que usualmente encuentra una gran cantidad de personas haciendo cola para recargar sus tarjetas, sin embargo, en esta ocasión no había persona alguna frente

a estas máquinas de autoservicio. Ingresó a la estación y caminó hasta una escalera eléctrica que permite acceder al nivel superior de la estación donde se ubica el andén. Una vez en el andén, el tiempo de espera para subir al tren fue menor a 2 minutos. Siendo las 9 a.m. se observa poca concentración de personas en la estación. Al ingresar al tren, Rosa estuvo de pie menos 5 minutos y encontró un asiento disponible en el que se sentó durante el tiempo restante de recorrido hasta la Estación Miguel Grau. El tiempo de recorrido hasta esa estación fue de 15 minutos.

Siendo las 9:15 a.m. y al llegar a la Estación Miguel Grau, a diferencia de la Estación Bayóvar el descenso es por una escalera de concreto ya que no hay escaleras eléctricas. Se observa que en ambas estaciones existen amplios corredores de circulación que permiten un adecuado desplazamiento para la gran cantidad de personas que ingresan y salen de estas estaciones. Caminó durante menos de 5 minutos y estando en el cruce la avenidas Miguel Grau y Sebastián Lorente, se observa una gran concentración de buses, combis, taxis, comerciantes ambulantes y personas. Rosa está atenta a que pase el bus que la dejará cerca a la galería donde trabaja. Subió a un bus de mayor tamaño y capacidad en comparación con las que se encuentran en JCM.

Rosa señala que en este tramo de su recorrido uno debe estar alerta pues usualmente suben delincuentes a estas unidades y roban las pertenencias de los viajeros mediante la modalidad del «bolsiqueo» debido a que los buses van en su máxima capacidad, situación que es aprovechada por estos criminales acercándose más de lo debido a las personas que se encuentran de pie y arrebatándoles celulares, billeteras, carteras, entre otras cosas. El costo del pasaje es de S/. 1.00 y tuvo una duración de 15 minutos. Baja del bus en el cruce de la avenida Miguel Grau y la calle Andahuaylas, espacio urbano que se encuentra próximo al Mercado Central. Al bajar de la unidad nos encontramos en un nivel inferior respecto al anterior nodo vial mencionado por lo que caminamos 150 metros hasta el puesto comercial de Rosa subiendo, en primer lugar, por una rampa peatonal, y luego caminando por una

vereda de concreto con un ancho aproximado de 3 metros en donde se observa que existen arboles de hasta 3 metros de altura.

En este espacio urbano se observan edificaciones de hasta 20 pisos de altura, las cuales se encuentran en un regular estado de conservación por presentar pintura deteriorada, vidrios rotos de las ventanas y suciedad general en la fachada de los edificios. El ancho de la avenida Miguel Grau es de aproximadamente 45 metros, de los cuales, como se ha mencionado anteriormente, 3 metros son destinados a las veredas de circulación en ambos frentes de la vía, mientras que en los paraderos ubicados en la parte baja de la vía, las veredas y rampas cuentan con un ancho de 1.50 metros. Siendo las 9.30 a.m. Rosa concluye su trayecto por la mañana llegando a su puesto comercial. Rosa procede con la apertura de su local en el cual se quedará ofreciendo al público los distintos artículos de vestimenta hasta las 9 p.m., hora en la que comenzará su trayecto de regreso a casa.

Como se muestra en la Figura 36 y 37, Rosa articula su vida cotidiana mediante la adopción de distintos modos de transporte, los cuales permiten que realice sus actividades de manera satisfactoria. En este desplazamiento metropolitano al centro de la ciudad, el tren permite que Rosa se desplace en un menor tiempo y por un bajo costo en comparación con otros modos de transporte. Sin embargo, algunos días de la semana Rosa regresa a casa con bolsas de productos que le dificultan su ingreso al tren debido a que este modo de transporte masivo llega a su capacidad máxima. En estos casos, decide regresar a casa tomando un bus en el cual se desplaza con mayor comodidad. Esta estrategia conlleva un mayor costo económico y mayor tiempo de viaje.

En contraste con el caso de María, la pareja de Rosa es quien realiza las compras del abastecimiento del hogar. Rosa señala que estas compras se realizan en el mercado El Trébol para abastecer el hogar de productos que faltan para preparar los alimentos del día siguiente. Usualmente, los domingos son destinados para descansar en casa, sin embargo, en ocasiones suele ir a trabajar dependiendo de fechas como fin de mes o días festivos motivada por la posibilidad del incremento de ventas.

**Figura 36**

*Secuencia visual del recorrido etnográfico de Rosa*



Rosa considera que los vecinos del barrio priorizan sus intereses individuales sobre los colectivos. Señala que en los últimos años hay una gran cantidad de residentes nuevos. Gran parte de los primeros pobladores del barrio tomaron la decisión de vender sus terrenos y buscar viviendas asequibles más próximas a la zona centro de Lima por motivos de trabajo y costo de vida. Sin embargo, para Rosa los miembros de la olla común son colaborativos y están preocupados en el bienestar general del resto de residentes del barrio a quienes ofrecen platos de comida a precios muy bajos. Por otro lado, Rosa menciona que la inseguridad ciudadana es uno de los principales problemas debido a los robos y balaceras en la zona intermedia y baja de JCM. Señala que, esta situación marcada por la inseguridad ciudadana no se evidencia en los barrios ubicados en las partes altas. Tanto las mototaxis y

combis son percibidas como inseguras debido a la conducción temeraria de las unidades, sin embargo, estos modos de transporte permiten que llegue más rápido a su destino.

No me subo en motos informales, me da miedo, y más aún de noche cuando vuelvo tarde (...) hace un tiempo ya, me subí por la hora a una que manejaba un joven. Estábamos por la curva y de pronto comenzó a reducir la velocidad, yo me bajé como sea, hasta rodé, grite ¡auxilio! (...) justo pasaba un conocido en su mototaxi y ahí me ayudo. (Rosa, comunicación personal, 10 de setiembre de 2024)

### Figura 37

Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Rosa



El relato de Rosa revela que el transporte público, en sus diferentes modalidades, se encuentra articulado por la gestión de distintos actores formales e informales, generando que la oferta de estos modos de desplazamiento la acompañen tanto en sus trayectos por las mañanas como por las noches. Dependiendo de la situación, esta diversidad permite que Rosa tenga la posibilidad de elegir la estrategia de movilidad que más beneficios le genere en términos de tiempo y costo. Pese a las altas cuotas de eficiencia social del sistema de transporte público, se evidencia una marcada percepción de inseguridad, principalmente con respecto a las mototaxis y combis que ofrecen servicios próximos al entorno local. Cabe

destacar que, la interdependencia evidenciada en los arreglos familiares de Rosa, permiten que ella pueda concentrarse en sus actividades laborales ya que otra persona se encarga del rol del cuidado del hogar. Por otro lado, las rutinas de comerciantes como Rosa suelen adaptarse a los ritmos temporales de la población —demandas estacionales—.

#### 4.3.4 Paradoja de la caminata. El caso de Luis

Luis tiene 61 años, vive junto con su pareja, hijos y nietos. Luis realiza distintos trabajos relacionados a gasfitería, electricidad, pintura, entre otros, pero principalmente se dedica a vender helados como comerciante ambulante. Se trata de un trabajador independiente que, si bien no cuenta con un empleo formal, se mantiene económicamente mediante distintos trabajos esporádicos o encargos remunerados. Luis llegó a JCM en el 2012. Antes de eso vivía en el distrito de Independencia ubicado al norte de Lima. Siempre ha trabajado de lo que se presentaba mostrando predisposición a aprender y mejorar. Desde el 2004 se dedica al comercio ambulante de venta de helados, pero también realiza trabajos de refacción y acondicionamiento en las viviendas de los vecinos del barrio y en las viviendas de sus anteriores vecinos en Independencia.

Luis prepara su día según el trabajo que consiga incluso si este se presenta el mismo día por la mañana. Usualmente los martes son sus días de descanso donde puede pasar tiempo en casa o realizando algún trabajo adicional. El trabajo del día a día es la principal fuente de ingreso para su familia. Durante el verano trabaja como heladero todos los días debido al aumento en la demanda de los productos. En invierno la situación es diferente. A pesar de que en SJL predomina el clima cálido y soleado en la mayor parte del año, en los días de la semana con climas nublados y fríos. Similar al caso de Rosa, Luis debe adaptarse a las demandas estacionales de la población.

Luis busca realizar otros trabajos que le generen un mayor ingreso económico. Durante su trayecto cotidiano, Luis ha priorizado vender helados dentro de los mercados “Sarita Colonia”, “1 de Setiembre”, “Santa María” y “Unión”. En este trayecto también vende helados a las personas que transitan por las calles. Todos los días que Luis realiza este

trayecto, su pareja le lleva el almuerzo y se dan encuentro en la estación Bayóvar alrededor de la 1 p.m. Eventualmente, Luis debe negociar con los representantes del serenazgo y las unidades de fiscalización distrital para que le permitan continuar con su actividad comercial en el espacio público.

No dejan trabajar [los fiscalizadores municipales]. Hace unos días, estaba frente al mercado donde siempre paro a esta hora y un joven me dice “avance, avance” (...) no me moví, es mi lugar de trabajo, no me pueden poner papeleta tampoco. (Luis, comunicación personal, 4 de octubre de 2024)

Generalmente Luis sale de casa a las 9:15 a.m. luego de desayunar con su familia. No lleva prisa, se toma su tiempo. Camina hacia el paradero “La Roma” ubicado en la zona intermedia de JCM y próximo al mercado El Trébol. La caminata tuvo una distancia de 800 m aproximadamente y una duración de 15 minutos por una vía con una pendiente mayor al 20%. La vía presenta veredas de concreto angostas con anchos menores a 1 metro y la calzada se encuentra afirmada. En este tramo se observan otras personas caminando tanto de bajada como de subida. Por otro lado, se observa una ausencia de árboles y vegetación. Predominan las edificaciones que uno a dos pisos de altura de material ligero, sin embargo, a medida que se va descendiendo, las viviendas que se observan cuentan con alturas variables de hasta cuatro pisos y el material predominante de construcción es el ladrillo y concreto. Se observan gibas autoconstruidas por la comunidad con la finalidad de reducir la velocidad de desplazamiento de los vehículos motorizados, especialmente de bajada. Luis señala que antes de su construcción los mototaxis manejaban a excesiva velocidad exponiendo a las personas a riesgos por accidentes vehiculares.

En el paradero “La Roma”, Luis sube al bus de la empresa con el mismo nombre. El costo del pasaje hasta el paradero “El 7” es de S/. 1.00 por persona. Este espacio urbano se encuentra conformado por terreno natural por lo que no reúne las condiciones adecuadas para el óptimo desplazamiento de las personas. En torno a este espacio urbano se observan comerciantes ambulantes que ofertan desayunos, así como se puede observar la presencia de bodegas, restaurantes y farmacias en los primeros niveles de las edificaciones próximas a este paradero. Luis baja en el paradero “El 7”. En este nodo vial se ubica el Arco de JCM,

principal hito urbano de ingreso a esta zona. Desde este punto camina hasta el local de helados. Intentar cruzar la avenida Fernando Wiesse resulta complicado para Luis ya que debe estar atento a los vehículos que no ceden el paso a los peatones.

Son las 9.40 a.m. y llega al local de helados. La preparación para comenzar con su recorrido de trabajo toma alrededor de 30 minutos. En este periodo de tiempo Luis organiza los productos que ofrecerá durante su recorrido, para ello debe colocar en primer lugar los dispositivos que permitan que el carrito de helados se mantenga frío en su interior y en segundo lugar deberá colocar en el interior del carrito la mayor cantidad de helados que venderá durante el día. Esta preparación se realiza en la berma lateral de la avenida Ampliación, frente al primer nivel de una edificación donde los dueños del local de helados han implementado una cobertura ligera de plástico para proteger los distintos carritos de los trabajadores que irán llegando al igual que Luis. Siendo las 10.15 a.m. el clima soleado es buena señal para la jornada de ventas de Luis. Comienza su recorrido caminando primero hacia la avenida Fernando Wiesse, vía que principalmente recorrerá en su trayecto. Las veredas angostas no permiten que Luis camine cómodamente por lo que recurre a caminar por la calzada. En su recorrido Luis encuentra, distintas dificultades que le impiden caminar por las veredas sean por obras de construcciones, actividades comerciales que ocupan la vía pública o vehículos mal estacionados.

Luis lleva un sombrero para protegerse del sol ya que señala que durante su caminata es muy difícil encontrar sombra. En esta vía, se observa que existen árboles y áreas verdes en la berma central, sin embargo, en las veredas por donde transitan los peatones no hay vegetación. Luis continuará su recorrido hasta el mercado “1 de Setiembre” donde ofrecerá sus productos a las personas que se encuentren al interior de este mercado. De este modo, Luis continuará su trayecto hacia el mercado “Santa María”, luego al mercado “Unión” y finalmente al mercado “Sarita Colonia”. En cada uno de estos mercados Luis mantendrá un tiempo de permanencia alrededor de 1 hora. Los sábados y domingo son los días en los que

Luis percibe un mayor ingreso por la venta de helados ya que existe una mayor cantidad de personas transitando por la calle.

Como se muestra en la Figura 38 y 39, la caminata es la principal estrategia de movilidad adoptada por Luis en su desplazamiento de escala distrital. En este recorrido, Luis se enfrenta a factores como las condiciones climáticas, las pendientes pronunciadas, la precariedad de las condiciones de habitabilidad física del espacio urbano y la invasión del espacio público por otros comerciantes, peatones y vehículos. Por otro lado, Luis debe enfrentarse a la posibilidad de conflictos con actores representantes del gobierno local y la incertidumbre de generar ingresos derivados de la venta de productos durante el día.

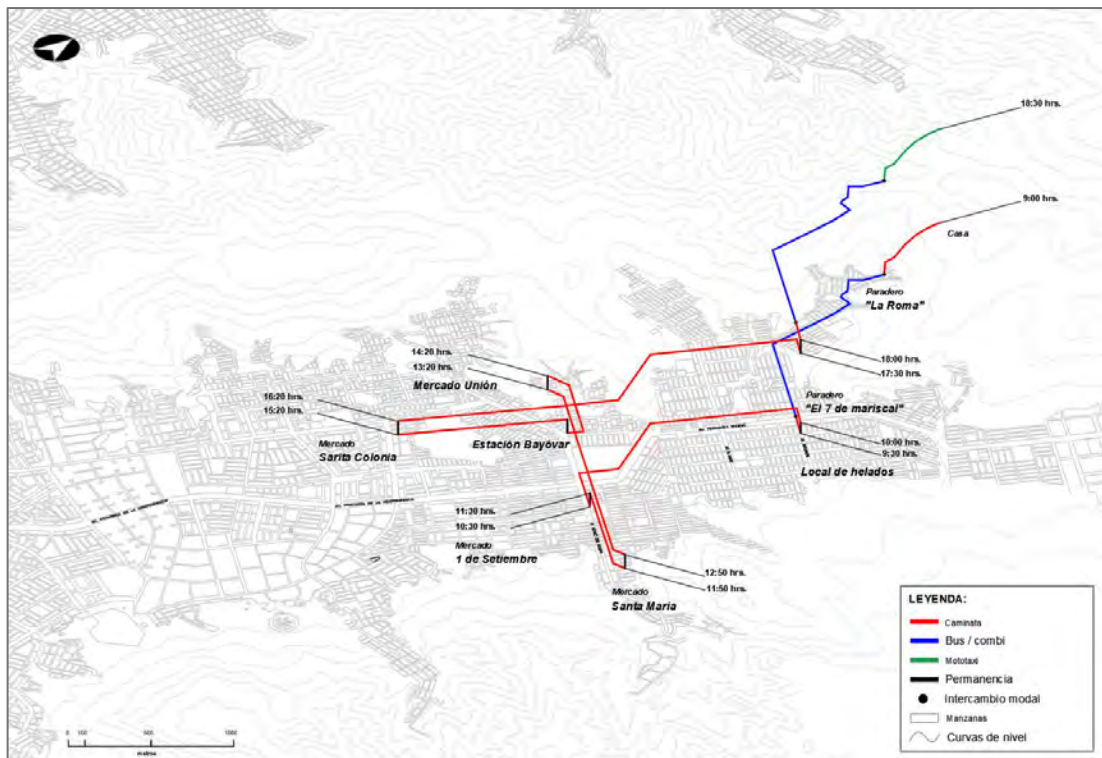
**Figura 38**

*Secuencia visual del recorrido etnográfico de Luis*



**Figura 39**

*Mapa espacio-temporal del recorrido cotidiano de Luis*



Con respecto al ámbito barrial, para Luis los residentes del barrio son solidarios. Señala que “dan la mano” lo que se refiere a que pueden contar con el apoyo económico y/o emocional de los vecinos en un marco de vínculos de confianza. Menciona que los residentes del barrio son colaborativos en las diferentes actividades que se realizan en favor del interés colectivo de mejorar las infraestructuras de movilidad de la zona. Luis considera que el barrio es seguro. Menciona que sus hijos pueden dejar su bicicleta o juguetes en la vía pública frente a su casa sin preocupaciones de sufrir robos o accidentes.

El relato de Luis revela que, si bien la caminata como modo sostenible de transporte es promovida debido al poco impacto ambiental que representa, la adopción de esta estrategia significa enfrentarse a las precarias condiciones del entorno urbano que caracteriza a las zonas periféricas. Es así como, su experiencia urbana peatonal refleja una paradoja en sus prácticas de movilidad. Caminar responde a una acción libre y simple, pero en su caso

está atravesada por distintas barreras de accesibilidad. Luis señala que emplea esta estrategia por necesidad que, aunque esta, a su vez, le brinda cierto grado de autonomía.

Luis camina aproximadamente durante ocho horas al día, sin embargo, considera que esto es bueno para su salud. Durante el verano considera que es agotador debido a que en su trayecto hay una carencia de vegetación que regule la temperatura del espacio urbano y que genere sombra durante sus breves pausas de descanso. A pesar de su edad y de la exigente rutina que realiza cotidianamente, Luis se muestra motivado a trabajar, impulsado por la necesidad de generar ingresos económicos para el sostenimiento de su familia y la mejora de su calidad de vida. Esta autonomía y adaptabilidad es un indicador de fortaleza y la vez de debilidad. Su motivación y buena predisposición le permite aceptar diversos encargos y desafío en su rutina diaria. Sin embargo, esta situación evidencia la posición social precaria en la que se encuentra, al verse imposibilitado de decidir sobre sus propias condiciones laborales.

#### 4.4 Síntesis comparativa

En un escenario marcado por la marginalidad, la informalidad y la inseguridad, los habitantes observados despliegan una serie de estrategias de adaptación que posibilitan la realización de sus actividades cotidianas, apoyándose en una red de soporte familiar y comunitario. Esta situación no es exclusiva de JCM, sino que también se manifiesta en otras zonas periféricas de la ciudad que comparten condiciones relativamente homogéneas. En las zonas de ladera de JCM, las condiciones del entorno urbano generan situaciones adversas sobre la movilidad de los habitantes observados. Las pendientes pronunciadas, las escaleras como único medio de acceso y la precariedad física del hábitat, son algunos de los factores más mencionados durante la realización de los recorridos acompañados. Estas barreras físicas se agravan durante las lloviznas o por la falta de mantenimiento de las infraestructuras de movilidad, limitando la posibilidad de desplazarse de manera segura y autónoma.

Por lo general, el gobierno local no realiza intervenciones urbanas en zonas de ladera, y cuando se hacen, —en la mayoría de los casos— reproducen los riesgos preexistentes

(Allen et al., 2017; Velarde & Vásquez, 2017). Si bien la implementación de infraestructuras de movilidad genera una sensación de mejora y de progreso para el barrio, no resulta ser una estrategia que reduzca las brechas de accesibilidad que enfrentan los habitantes observados. Acercar los recursos a la población, o viceversa, mediante una red de infraestructuras de movilidad permitiría generar condiciones propicias para la integración y cohesión social (Herce, 2009; Rueda, 2014). Sin embargo, resulta necesario una mayor voluntad política, así como la participación de los diversos actores involucrados, para promover una adecuada articulación entre la movilidad y la planificación urbana, desde una perspectiva integral y crítica de las dinámicas cotidianas. Ante la falta de voluntad política, los habitantes observados perciben un escaso apoyo social y técnico por parte del gobierno local.

A ello se suma, la percepción de inseguridad generada por altos índices de violencia y criminalidad en la ciudad, así como la preocupación de muchas mujeres ante el riesgo de ser víctimas de acoso sexual. Estos factores han sido recurrentemente señalados por numerosas personas en recientes investigaciones enfocadas en las experiencias de movilidad en zonas periféricas (Huerta, 2022; Munive et al., 2022; Ponce et al., 2022; Román, 2024). A pesar del contexto general de inseguridad, los cuatro participantes manifiestan sentirse seguros dentro de su barrio, en contraste con las partes bajas de JCM, que son percibidas como inseguras y peligrosas. Asimismo, los habitantes observados concuerdan que tanto la gestión del agua como la gestión de los residuos sólidos, condicionan su programa de actividades. En ocasiones, deben permanecer en el hogar para esperar el abastecimiento de agua o, trasladarse cargando bolsas de basura hasta la zona baja de JCM, lo que genera retrasos en sus desplazamientos por las mañanas. En contraste, las redes sociales conformadas por la familia y la comunidad son valoradas positivamente, a pesar de que en los últimos años se ha observado una disminución en la intensidad de la acción colectiva, principalmente debido al ingreso de nuevos habitantes que no se identifican y ni participan con la comunidad.

En la Tabla 5 se muestra la edad, los motivos de viaje, las escalas de estos trayectos, los modos de transporte adoptados, la cantidad de intercambios modales realizados y el costo económico diario que esto representa para cada habitante observado en sus desplazamientos cotidianos. Estas características registradas revelan que, en su mayoría, los desplazamientos son interescalares y suelen integrar la adopción de distintos modos de transporte. En el caso de María y Juan, la cantidad de intercambios modales realizados implica un elevado costo económico; en cambio, para Luis este aspecto no representa una dificultad, ya que su desplazamiento es predominantemente peatonal.

**Tabla 5**

*Cuadro comparativo de desplazamientos cotidianos*

| HABITANTE OBSERVADO | EDAD    | MOTIVOS DE VIAJE             | ESCALA DE TRAYECTOS    | MODOS DE TRANSPORTE                          | CANTIDAD DE INTERCAMBIOS MODALES | COSTO DIARIO |
|---------------------|---------|------------------------------|------------------------|--|----------------------------------|--------------|
| María               | 40 años | Cuidado del hogar<br>Trabajo | Local                  | Caminata<br>Combi<br>Mototaxi                | 18                               | 20 soles     |
| Juan                | 33 años | Trabajo                      | Local<br>Metropolitano | Caminata<br>Combi<br>Taxi colectivo          | 6                                | 16 soles     |
| Rosa                | 49 años | Trabajo                      | Local<br>Metropolitano | Caminata<br>Mototaxi<br>Combi<br>Tren<br>Bus | 9                                | 12 soles     |
| Luis                | 61 años | Trabajo                      | Local<br>Metropolitano | Caminata<br>Mototaxi<br>Bus                  | 4                                | 3 soles      |

En ese sentido, la movilidad cotidiana en barrios ubicados en zonas de ladera no se experimenta de forma lineal, sino como un proceso marcado por decisiones, negociaciones, preferencias y adaptaciones continuas frente a las condiciones del entorno urbano y la interacción con otros habitantes. Al revelarse factores que son considerados favorables y desfavorables a la vez, se evidencian experiencias ambivalentes. Esta ambivalencia refleja tensiones en las condiciones de accesibilidad y la experiencia urbana que atraviesan los habitantes observados durante sus desplazamientos cotidianos. En los relatos analizados en el presente capítulo, estas tensiones se han transformado a lo largo del tiempo, y de ese

modo han configurado de forma compleja las condiciones de movilidad (ver Tabla 6). El caso de JCM muestra las dificultades que representan este tipo de escenarios urbanos de topografía accidentada y pendiente pronunciada, pero también revela las interdependencias derivadas de arreglos familiares y vecinales, así como la organización de las actividades de cuidado al interior de los hogares y dentro del barrio. En las experiencias analizadas, las infraestructuras de movilidad forman parte del habitar y condicionan el programa de actividades. Estas infraestructuras —como producción física y social de la comunidad— representan grandes desafíos para los desplazamientos en torno a «la última milla».

La negociación del tiempo-espacio con la llegada del tren eléctrico y el sistema de transporte urbano preexistente evidencia la desigualdad de las relaciones entre lugar de residencia y acceso a las distintas oportunidades laborales, educativas y de recreación en Lima (Avellaneda, 2008; Huerta, 2022). Por otro lado, la estructura de desajuste espacial complica la movilidad de las personas en zonas periféricas y contribuye de distintas formas a la desigualdad y reducción de oportunidades (Dextre & Avellaneda, 2014; Robert et al., 2022; Vega Centeno et al., 2022). Las desigualdades de género, en términos de condiciones de movilidad, acceso a la ciudad y oportunidades, sobresalen en el caso de las madres y las trabajadoras del hogar (Munive et al., 2022; Román, 2024; Vega Centeno, 2004). En el ámbito barrial, resalta el importante rol de las ollas comunes gestionadas principalmente por mujeres, que representa la esencia de la acción colectiva para la supervivencia de los residentes más vulnerables en este tipo de barrios.

En el contexto estudiado, la experiencia peatonal se ve obstaculizada por la falta de una cultura vial responsable y la alta concentración de comerciantes que ocupan el espacio público. No obstante, estos espacios son valorados positivamente por su vitalidad cotidiana, expresada en la diversidad de productos de primera necesidad y en la variedad de modos de transporte disponibles. A pesar de las precarias condiciones de habitabilidad física y del aparente caos, estos entornos ofrecen recursos esenciales que sostienen la vida diaria de sus habitantes.

**Tabla 6***Categorización de factores analizados*

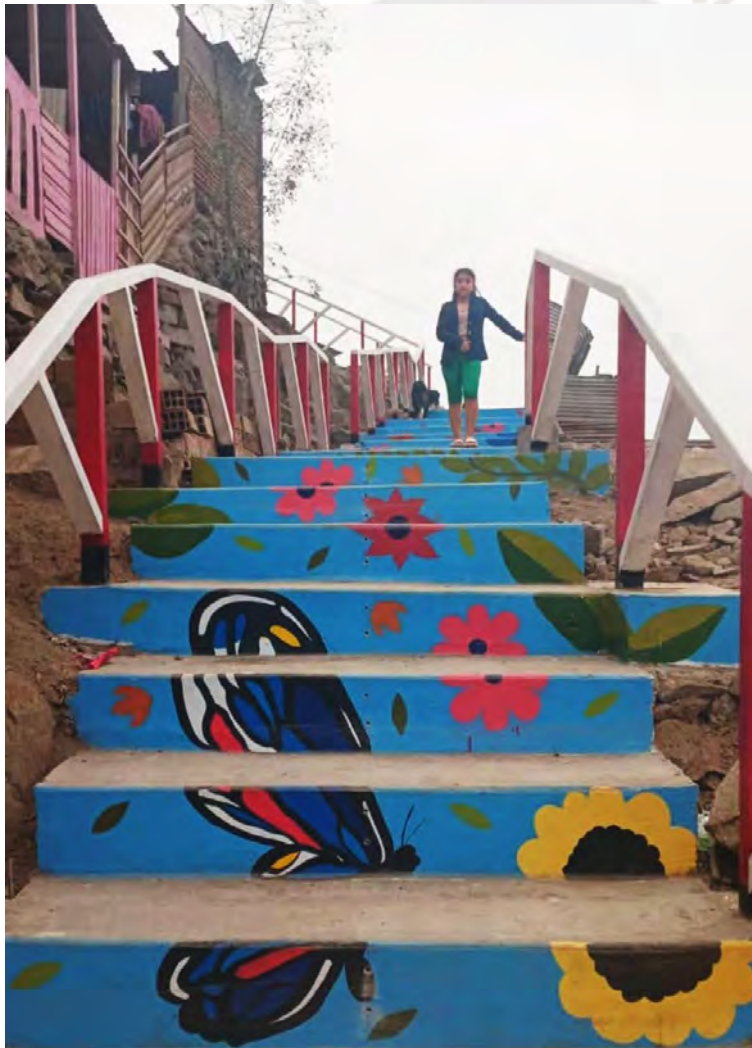
| <b>DIMENSIÓN</b> | <b>FACTOR IDENTIFICADO</b>   | <b>CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>PERCEPCIÓN</b> | <b>CATEGORIA INTERPRETATIVA</b> |
|------------------|--|-------------------------------------|-------------------|---------------------------------|
| Física           | Condiciones topográficas   | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Física           | Condiciones precarias de habitabilidad física                                  | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Física           | Localización periférica de la vivienda   | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Física           | Diversidad de usos y actividad comercial en el entorno local                   | Facilitador                         | Positivo          | <b>Favorable</b>                |
| Física           | Condiciones de las infraestructuras de movilidad                               | Ambivalente                         | Ambivalente       | <b>Ambivalente</b>              |
| Física           | Invasión del espacio público   | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Temporal         | Oferta y diversidad de modos de transporte                                     | Facilitador                         | Ambivalente       | <b>Ambivalente</b>              |
| Temporal         | Largos tiempos de viaje y congestión vehicular                                 | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Temporal         | Condiciones climáticas   | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Organizacional   | Redes sociales   | Facilitador                         | Positiva          | <b>Favorable</b>                |
| Organizacional   | Gestión del agua y residuos sólidos  | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Habilidad        | Posicionalidad   | Ambivalente                         | Ambivalente       | <b>Ambivalente</b>              |
| Habilidad        | Conocimiento de las dinámicas sociales en entorno urbano local y metropolitano | Facilitador                         | Positiva          | <b>Favorable</b>                |
| Habilidad        | Saber desplazarse ante la ausencia de una cultura vial responsable             | Facilitador                         | Positiva          | <b>Favorable</b>                |
| Financiera       | Costos diarios de modos de transporte motorizado                               | Barrera                             | Negativa          | <b>Desfavorable</b>             |
| Tecnológica      | Tecnología digital   | Facilitador                         | Positiva          | <b>Favorable</b>                |

A modo de cierre, resulta significativo señalar que, tras la realización de los recorridos y el análisis de los resultados, María compartió una fotografía tomada durante una reciente

faena comunitaria realizada en su barrio, que evidencia la continuidad de ciertas prácticas sociales vinculadas al mejoramiento de las infraestructuras de movilidad ante la contingencia generada por los riesgos cotidianos que afectan especialmente a niños, adultos mayores y personas con discapacidad (ver Figura 40). Si bien los habitantes observados señalan que la acción colectiva ya no se manifiesta con la misma intensidad que en los años iniciales de ocupación del barrio, esta persiste en grupos específicos que conservan vínculos de confianza y mantienen una disposición activa frente a las necesidades compartidas y las condiciones adversas del entorno urbano.

**Figura 40**

*Acción colectiva persistente en los barrios de ladera de JCM*



## Conclusiones

La presente investigación comprobó que la movilidad cotidiana en barrios de ladera está atravesada por múltiples factores físicos, sociales y simbólicos, que afectan de manera diferenciada las experiencias y percepciones de los habitantes según su posicionalidad. La adecuación de una estrategia metodológica cualitativa de carácter exploratorio permitió el análisis e interpretación crítica de dichos factores, desde una perspectiva que integró tanto una dimensión objetiva como subjetiva. Para los habitantes observados, los factores que inciden en sus desplazamientos no se experimentan de forma neutral, sino que generan valoraciones diversas e incluso contradictorias, que configuran cómo resignifican su vida cotidiana y el ámbito barrial.

La categorización de los factores amerita una lectura crítica. Si bien un factor puede generar satisfacción para las personas por facilitar el acceso a diversas oportunidades, es necesario considerar que ocasionalmente los elevados costos económicos y temporales, así como el contexto social marcado por la inseguridad ciudadana y las desigualdades de género, pueden incidir en la manera en que las personas perciben y experimentan dicho factor. La valoración de estos factores —en su dimensión objetiva y subjetiva— es dinámica, por ello además de un análisis de la experiencia en movimiento, se requiere de un análisis en distintas escalas temporales. En la mayoría de los casos, estos factores generan que las personas no puedan superar las condiciones socioeconómicas en las que viven, manteniéndolas en una situación de precariedad y marginalidad. Sin embargo, gracias al sistema de transporte público existente y la acción colectiva persistente, los habitantes observados nunca han dejado de trabajar y han podido ir superando las dificultades con las que se encontraron en los primeros momentos de ocupación y producción del hábitat.

Más allá del entendimiento de la misma movilidad, se evidencian otras dinámicas sociales, aspectos de la vida y del habitar cotidiano. Los distintos espacios urbanos que se vuelven parte de la vida cotidiana podrían configurarse como importantes estrategias de intervención urbana siempre que cuenten con la capacidad de atraer diversos actores y se

promueva, mediante la diversidad de usos y oferta de transporte público, la interacción de ciudadanos (Herce, 2009; Rueda, 2014). Si bien los entornos próximos a este tipo de barrios cumplen un rol importante en el abastecimiento de oferta de transporte público y en la satisfacción de diversas necesidades de la población residente, presentan serias deficiencias en las condiciones de movilidad debido a la invasión del espacio público por la actividad comercial informal, la inseguridad generada por la delincuencia y los conflictos que surgen con la adopción de distintos modos de transporte. Esto afecta negativamente la percepción de los residentes con respecto al medio físico pese a la actividad prolongada de funcionamiento de estos espacios urbanos como consecuencia de las dinámicas cotidianas. No obstante, esta actividad comercial prolongada aporta a generar condiciones para la competitividad local y cohesión social entre los residentes de distintos barrios al aprovechar los flujos de movilidad debido a las condiciones geográficas que favorecen las relaciones de complementariedad de estos espacios con el entorno próximo, predominantemente residencial.

En suma, esta aproximación empírica a la movilidad cotidiana en barrios periféricos en zonas de ladera no sólo revela las limitaciones y oportunidades para la reducción de desigualdades en la ciudad, sino que también ofrece una experiencia de investigación a los estudios urbanos que invita al desarrollo de herramientas cualitativas que incluyan la participación de la sociedad en la planificación y gestión urbana, adaptando las particularidades de cada contexto y las dinámicas de sus habitantes. Se resalta la importancia de construir vínculos de confianza con la población, en un contexto donde el Estado ha relegado las demandas de estos sectores desfavorecidos.

Una de las principales limitaciones en la presente investigación fue el acceso a los casos seleccionados y la realización de recorridos acompañados. Dadas las condiciones en las que se desarrollaron los recorridos, se recomienda la participación de al menos dos investigadores en este tipo de procesos. Esto permitiría una mayor fluidez en el desarrollo de las conversaciones informales, mientras otro miembro del equipo se encarga del registro

etnográfico. Cabe señalar que existen personas en situación de pobreza extrema que, a diferencia de los habitantes observados en esta investigación, no cuentan con empleo estable y viven en condiciones aún más precarias. El acceso a estos casos resulta igualmente complejo, por lo que amerita la participación de actores del gobierno local y líderes vecinales para abordar dichas realidades que ameritan ser reconocidas y visibilizadas.

En el caso de los factores ambivalentes, las soluciones no necesariamente deben orientarse a su eliminación, sino más bien a su transformación, mediante la mejora de sus condiciones, la mitigación de los riesgos y el reconocimiento de su valor funcional y simbólico en la vida cotidiana de quienes habitan y se desplazan desde barrios periféricos. Esto implica fortalecer las infraestructuras de movilidad existentes, mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad, y promover la integración de las dinámicas cotidianas en los planes urbanos. Asimismo, es fundamental trabajar en la transformación de la percepción colectiva, reconociendo estos elementos no sólo como expresiones de precariedad, sino también como estrategias de adaptación y resiliencia desarrolladas por la comunidad frente a la ausencia de una voluntad política que priorice a las poblaciones más vulnerables, quienes en su mayoría residen en barrios periféricos en zonas de ladera.

Si bien las propuestas de intervenciones urbanas permitirían la futura consolidación de las fortalezas de este tipo de barrios, no se pretende atraer una mayor cantidad de personas residentes. La mejora de las condiciones habitabilidad física, así como la diversidad de oferta de bienes y servicios podría generar que se perciba más atractiva la expansión urbana en las laderas. Sin embargo, esto podría reproducir escenarios de riesgo preexistentes, especialmente considerando la tendencia actual de ocupación de tierras por especulación más que por necesidad (Torres et al., 2022; Velarde & Vázquez, 2017). La ocupación de las partes altas de las laderas representaría altos costos de vida por transporte, acceso a servicios básicos e inversiones públicas.

## Referencias

- Allen, A.; Belkow, T., Escalante, C., De los Rios, S., Kamiya, M., Lambert, R., Miranda, L., Wesely, J. & Zilbert, L. (2017). *De la mitigación de desastres a la interrupción de trampas de riesgo: La experiencia de aprendizaje-acción de cLIMA sin Riesgo*. Revista de Estudios Latinoamericanos Sobre Reducción del Riesgo de Desastres [REDER], Vol. 1(1).
- Asociación Movemos. (2020). *Estresómetro*. Recuperado el 28 de noviembre de 2024, de <https://bit.ly/3BTcYbM>.
- Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao [ATU]. (2023). *Plan de Movilidad Urbana para el área Metropolitana de Lima y Callao [Informe 3 – Diagnostico de la Movilidad]*. <https://goo.su/WUX1Zrz>.
- Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao [ATU]. (s.f.). *Portal Mapas QR – ATU*. Recuperado el 28 de noviembre de 2024, de <https://portal.atu.gob.pe/QR/>.
- Avellaneda, P. & Lazo, A. (2011). *Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile*. Revista de Transporte y Territorio N°4. Universidad de Buenos Aires.
- Avellaneda, P. (2008). *Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima*. Anales de Geografía.
- Banco Mundial. (2020). *Población urbana (% del total)*. Recuperado el 28 de noviembre de 2024, de <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS>.
- Chion, M. (2002). *Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX*. Revista eure.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2013). *Guía análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial*. División de políticas y estudios. Departamento Políticas y Descentralización. Chile.
- Cresswell, T. (2010). *Towards a politics of mobility*. Environment and Planning D: Society and Space, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>.

- Ciudades Como Vamos. (2020). *Documento de política sobre movilidad sostenible. Acciones prioritarias para impulsar un transporte sostenible, digno y humano para una mejor calidad de vida en Perú*. Agenda Urbana.
- De Certeau, M. (1990). *La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer*. Gallimard.
- Dextre, J. & Aranda, F. (2021). *Avanzando con resiliencia: Una “nueva movilidad” para Lima y Callao (Cap. 4.3)*. En Aportes hacia un mejor gobierno Perú 2021–2026: documentos de política – versiones resumidas. Proyecto Perú Debate 2021. <https://gobierno.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2021/12/avanzando-con-resiliencia-una-nueva-movilidad-para-lima-y-callao.pdf>.
- Dextre, J. & Avellaneda, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. <https://transitemos.org/publicaciones-3/movilidad-en-zonas-urbanas/>.
- Ducasse, A. & Lucas, M. (2024). *Activarse desde la periferia. Estrategias y tácticas de desplazamiento en bicicleta y a pie en El rincón de Suba (Bogotá)*. Ensayo: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio.
- Guzmán, L., Oviedo, D. & Ardila, A. (2019). *La política de transporte urbano como herramienta para disminuir desigualdades sociales y mejorar la calidad de vida urbana en Latinoamérica*. CODS.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación (Sexta edición)*. México: McGraw Hill. Interamericana Editores S.A. de C.V.
- Huerta, E. (2022). *Redefiniendo las distancias: el impacto de la línea del Metro en las prácticas de movilidad de los jóvenes de San Juan de Lurigancho, Lima*. Bulletin de l’Institut français d’études andines. <https://journals.openedition.org/bifea/14243>.
- Imilán, W., Jirón, P. & Iturra, L. (2015). *Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana*. Revista Antropologías del Sur.

- Instituto de Desarrollo Urbano CENCA [CENCA]. (2019). *Plan de mejoramiento de las partes altas del A.H. José Carlos Mariátegui SJL*. Lima.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (2020). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas 2020*. Recuperado el 20 de octubre de 2024, de [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1744/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/libro.pdf).
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (2024, enero). *Población de la provincia de Lima supera los 10 millones 292 mil habitantes*. (Nota de prensa). <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/894611-poblacion-de-la-provincia-de-lima-supera-los-10-millones-292-mil-habitantes>.
- Jaime, K., Gallardo, L., Bernales, D. & Herndon, M. (2021). *José Carlos Mariátegui: hacia una visión colectiva e integral del espacio, la ciudad y el territorio*. Knowledge in Action for Urban Equality [KNOW].
- Jirón, P. & Imilán, W. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. QUID 16.
- Jirón, P. & Mansilla, P. (2013). *Atravesando la espesura de la ciudad. Vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile*. Revista de Geografía Norte Grande, 56, 53-74.
- Jirón, P. (2010). *On becoming "la sombra/the shadow"*. En: Buscher, M.; Urry, J. & Witchger, K. Mobile Methods (pp. 36-53).
- Jirón, P., Imilán, W. & De La Barra, V. (2024). *Territorios relacionales. Propuesta conceptual para situar la movilidad sustentable en ciudades latinoamericanas*. Ensayo: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio.
- Jirón, P., Lange, C. & Bertrand, M. (2010). *Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana*. Revista del INVI.
- Joseph, J., Castellanos, T., Pereyra, O. & Aliaga, L. (2008). *Lima, "Jardín de los senderos que se bifurcan": segregación e integración*.

- Lambert, R. & Poblet, R. (2015). *Perspectivas para la Acción: N° 2, Mapeando por el cambio: Urbanización sin riesgo*. The Barlett Development Planning Unit. University College London.
- Lambert, R. (2021). *Examinando la relación entre la planeación y la urbanización periférica en Lima*. Ensayo: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio.
- Ley 30490. (2016). *Ley de la persona adulta mayor*. Congreso de la Republica del Perú.
- Ley 30900. (2018). *Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)*. Congreso de la Republica del Perú.
- Lima Como Vamos. (2018). *Encuesta Lima Como Vamos 2018. IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima: Observatorio ciudadano.
- Lima Como Vamos. (2019). *Lima y Callao según sus ciudadanos. Decimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad*. Lima: Observatorio ciudadano.
- Lima Como Vamos. (2021). *Informe urbano de percepción ciudadana en Lima y Callao 2021*. Lima: Observatorio ciudadano.
- Lima Como Vamos. (2022). *Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana 2022*. Lima: Observatorio ciudadano.
- Lima Como Vamos. (2023). *Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana – Edición 13*. Lima: Observatorio ciudadano.
- Lindón, A. (2014). *El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte*. En Diego Sánchez & Luis Ángel Domínguez (coords.), *Identidad y espacio público. Ampliando ambientes y prácticas* (pp. 55-76). Barcelona. Gedisa.
- Magnani, J., Spaggiari, E., Nogueira, M., Chiquetto, R. & Tambucci, Y. (2023). *Etnografías urbanas: cuando o campo é a cidade*. Vozes.
- Metzger, P., Gluski, P., Robert, J. & Sierra, A. (2015). *Atlas problemático de una metrópoli vulnerable. Desigualdades urbanas en Lima y Callao*. PACIVUR.
- Moschella, P. (2014). *La planificación urbana en el desarrollo de centralidades en Lima Metropolitana*. Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad. PUCP.

- Municipalidad Metropolitana de Lima e Instituto Metropolitano de Planificación [MML-IMP]. (2022). *PLANMET Lima al 2040. Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040*.
- Municipalidad Metropolitana de Lima e Instituto Metropolitano de Planificación [MML-IMP]. (2023). *Sistema Vial Metropolitano* [Mapa]. Recuperado el 20 de octubre de 2024, de [https://www.munlima.gob.pe/images/gerencias/gdu/Plano\\_del\\_Sistema\\_Vial\\_Metropolitano\\_Vigente.pdf](https://www.munlima.gob.pe/images/gerencias/gdu/Plano_del_Sistema_Vial_Metropolitano_Vigente.pdf).
- Núcleo de Movilidades y Territorios MOVYT [MOVYT]. (2021, 24 de marzo). *Clase 7. Herramientas de análisis territorial - Técnica de sombreado. Paola Jirón* [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=nYjImaijONw>.
- Munive, A., Azurín, A. & Miranda, L. (2022). *La experiencia peatonal en espacios públicos: el caso de residentes de distritos periféricos de Lima Norte y El Callao*. Bulletin de l'Institut français d'études andines. <https://doi.org/10.4000/bifea.13816>.
- Ortiz, I., Fernández, J. & Devoto, A. (2020). *Derecho y planificación urbana. Problemas actuales de la planificación de Lima Metropolitana*. IUS ET VERITAS, (61), 246-262. <https://doi.org/10.18800/iusetveritas.202002.015>.
- Perleche, D.; Aiquipa, A. & Tuanama, M. (2022). *Condiciones de habitabilidad durante la pandemia por COVID-19: San Juan de Lurigancho, Lima-Perú*. Bitácora Urbano Territorial, 32(2), 227–240. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99739>.
- Ponce, C., Román, D. & Chávez, K. (2022). *Movilidad urbana en zonas periféricas: una mirada comparada de tres distritos de Lima Metropolitana*. Bulletin de l'Institut français d'études andines. <https://doi.org/10.4000/bifea.13756>.
- Rioja, L., Segura, X., Vilchez, X., Ortiz, I., Lau, E., Fernández, J., Corzo, D. & Devoto, A. (2021). *El 'derecho a la ciudad' y su reconocimiento dentro del ordenamiento jurídico peruano*. THEMIS Revista de Derecho, (80), 193-208. <https://doi.org/10.18800/themis.202102.009>.

- Robert, J. & Pereyra, O. (2022). *Experiencias de movilidad cotidiana en el contexto de la crisis sanitaria: hallazgos desde estudios de caso en Lima y Bogotá*. Bulletin de l'Institut français d'études andines, 51(1), 1-11. <https://doi.org/10.4000/bifea.13744>.
- Robert, J. & Pereyra, O. (2024). *Más allá de los modos. La experiencia de la «movilidad sostenible» en las periferias populares de Lima*. Ensayo: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio.
- Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F. (Coords.); Vega Centeno, P., Pereyra, O., Flechas, A. L., Lucas, M., Moreno Luna, C., Moreno, M. M., Pardo, C. F., Pinzón Rueda, J. A., Prieto, G., Sáenz Acosta, H., & Villar-Urbe, J. R. (2022). *Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis*. Territorios, (46), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>.
- Román, D. (2024). *Estudio etnográfico de la movilidad urbana cotidiana local en áreas periféricas de Lima*. Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, 22, 1-25. [https://doi.org/10.62174/quid16.i22\\_a404](https://doi.org/10.62174/quid16.i22_a404).
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning A: Economy and Space, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- Takano, G. & Tokeshi, J. (2007). *Espacio público en la ciudad popular: reflexiones y experiencias desde el Sur*. 80 pp. Lima. Centro Estudio y Promoción del Desarrollo [DESCO].
- Torres, D., Perleche, D., Aiquipa, A., Tuanama, M. & Sánchez, C. (2021). *Análisis situacional de la propagación de COVID-19 en San Juan de Lurigancho*. Centro de Investigación en Teoría Urbana y Territorial URBES-LAB.
- Torres, D., Perleche, D. & Aiquipa, A. (2022). *Encuentros y desencuentros entre la planificación urbana y la realidad de la producción del espacio urbano en Lima metropolitana y el Callao*. Revista de Geografía Norte Grande, (81), 35-54. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022022000100035>.

- United Nations [UN]. (2017). *La Nueva Agenda Urbana*. Habitat III Secretariat.
- Vega Centeno, P. (2004). *Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia*. *Anthropologica*, 22(22), 31-62. <https://doi.org/10.18800/anthropologica.200401.002>.
- Vega Centeno, P., Dammert, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G. & Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*. Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad.
- Vega Centeno, P., Robert, J. & Gouëset, V. (2024). *Oportunidades y contradicciones de la movilidad sostenible*. Ensayo: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio.
- Vega Centeno, P., Robert, J., Demoraes, F., Moreno Luna, C., & Gouëset, V. (2022). *Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena*. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(2), 47–62. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99425>.
- Velarde, F. (2017). *El espacio público en la ciudad popular: la vida entre laderas*. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 46(3), 471-488.
- Velarde, F. & Vásquez, J. (2017). *El riesgo en ladera como contingencia urbana Reflexiones sobre la medición del riesgo y las formas de habitar la ladera*. En *Otro urbanismo para Lima: más allá del mejoramiento de barrios*. (pp. 110 - 129). LIMA. PUCP, Universidad Científica del Sur y GRADE. <https://bit.ly/2QQwu0m>.
- Zubelzu, S. & Allende, F. (2015). *El concepto de paisaje y sus elementos constituyentes: requisitos para la adecuada gestión del recurso y adaptación de los instrumentos legales en España*. *Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía*.
- Zunino, D., Jirón, P. & Giucci, G. (Eds.). (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Teseo.

## **Anexos**

### **Anexo I**

*Dinámicas cotidianas en torno al mercado El Trébol – Relato etnográfico N°1*

Caso de estudio: Mercado El Trébol en José Carlos Mariátegui

Fecha: sábado 15 de junio de 2024

Hora de llegada: 8:10 a.m.

Hora de salida: 10:10 a.m.

En compañía: Si

Desde la estación de tren de la Línea 1 tomamos un bus de la empresa de transporte “Roma” hacia José Carlos Mariátegui. Al acercarnos al paradero final de “La Roma” notamos que la pendiente en la Av. Pampa Alta comienza a elevarse desde el Parque José Carlos Mariátegui ubicado a unos 200 metros del Mercado El Trébol. El costo del pasaje fue de s/1 y el tiempo de viaje fue de 15 minutos. Llegamos al paradero final de buses de “La Roma” a las 8:10 a.m. El paradero final de estos buses tiene lugar en espacio considerado como “plaza pública” de acuerdo con los planos de lotización del Programa Ciudad Mariscal Cáceres Sector III. Al bajar de la unidad —con una sensación de frío—, observamos una gran cantidad de vehículos estacionados y choferes esperando indicaciones para sus respectivos turnos de salida. Notamos la presencia de efectivos policiales en un vehículo motorizado también estacionado en este espacio. El suelo del paradero es de terreno natural conformado por tierra y pequeñas piedras. En el paradero “La Roma” existe una caseta de control de la empresa de transporte de material ligero (madera) donde encontramos al personal que administra los horarios de salida y llegada de las unidades. Al consultarle por los horarios indicó que el primer bus sale a las 3:40 a.m. y el último bus, a las 10:40 p.m. Notamos que en los alrededores del paradero existe una bodega en la esquina con Av. Las Lomas y una carpa que ocupa parte de un área destinada a parque, así como «carretillas ambulantes» donde se ofrecen desayuno equipadas con mesas y sillas para los consumidores. Observamos poca presencia de personas que suben a los buses. Antes de partir con ruta al

mercado notamos que este espacio también sirve como paradero de mototaxis. Existe un acopio de mototaxis en la Av. Las Lomas con dirección hacia la AF Quebradas Verdes. A partir del paradero “La Roma”, la Av. Las Lomas reduce su sección vial y se eleva la pendiente en la medida que se aproxima a las partes altas de las laderas de los cerros.

Siendo las 8:20 a.m. y caminando por la calzada asfaltada de la Av. Las Lomas con dirección al mercado ubicado a 200 metros de distancia fuimos observando negocios abiertos como restaurantes, boticas, librerías y bodegas en los primeros pisos de las edificaciones en ambos frentes de la vía. Los locales de comida abiertos ofrecen desde menús económicos con entradas y platos de fondo hasta otros locales son cevicherías. En las bodegas y boticas se pueden encontrar puntos de pago agentes bancarios como el Banco de Crédito (BCP). En las edificaciones predomina el material noble (ladrillo y concreto armado) sin acabados en la mayoría de las fachadas y alturas que varían desde 1 hasta 3 pisos, observándose azoteas de material ligero (drywall o madera) en algunos casos. Vemos transitar algunos niños con mochilas. En general se observa poca presencia de transeúntes y vehículos motorizados (buses de “La Roma”, mototaxis, motos lineales y autos particulares). Descendemos hacia un nivel plano donde se encuentra el mercado. La sección vial este tramo está conformado por veredas, bermas y calzada con una adecuada proporción para el transeúnte, sin embargo, resulta más «cómodo» desplazarse por la calzada ante la ausencia de vehículos.

Nos encontramos en la esquina del mercado, intersección de la Av. Las Lomas con Calle S/N, y observamos actividad comercial, la presencia de un camión de carga estacionado en la calzada de donde se descargaban productos para una pollería. Notamos la presencia de una mayor cantidad de mototaxis desplazándose, la mayoría estacionándose, formando una fila de vehículos frente al mercado. En esta intersección se encuentran comerciantes ambulantes ocupando las veredas y bermas, algunos cuentan con carretillas ofreciendo desayunos y otros han acondicionado mostradores apilando palets de madera e instalando toldos y/o sombrillas para proteger los productos como frutas, verduras o tubérculos del sol o lluvia. Los vendedores que cuentan con menos recursos ponen plásticos en el suelo para

posar ahí los productos. En este tramo la Av. Las Lomas se va conformando por vendedores ambulantes, vehículos motorizados, negocios en los primeros pisos y transeúntes que se detienen para consultar por los precios de los distintos productos que se ofrecen. Mujeres con niños y adultos mayores son los usuarios que van conformando el espacio público.

Desde la esquina comenzamos a caminar por la vereda —la presencia de un mayor número de vehículos motorizados nos impide continuar por la calzada— y siendo las 8:30 a.m. observamos que no todos los puestos del mercado con frente a la Av. Las Lomas se encuentra abiertos. Entre los locales abiertos se encuentran ferreterías, vidrieras y dulcerías al por mayor. Frente al mercado se aprecian boticas, restaurantes como pollerías y chifas, madereras y carpinterías.

Mientras escribía notas y tomaba fotos pude notar que un hombre con una edad alrededor de los 50 años nos observaba algo desconfiado. Esta persona se encontraba parado frente a algunos puestos ambulantes.

En cuanto a la infraestructura vial, existe paradero de mototaxis autorizado por la Municipalidad de San Juan de Lurigancho. El paradero ocupa longitudinalmente la Av. Las Lomas frente al mercado y cuenta con un piso de bloques de adoquín rojo desgastados. Asimismo, se cuentan con bolardos metálicos que protegen al paradero de la calzada. Empezamos a ver gibas o “rompemuelles” en las calzadas.

Caminamos con dirección a la Av. Pampa Alta y observamos en las edificaciones frente al mercado locales como farmacias abiertas, mientras que los locales de barbería y chifas se encontraban cerrados. En este frente, los vendedores ambulantes se encuentran ocupando la berma lateral y observamos combis estacionadas formando una fila hacia la Av. Pampa Alta. Durante los primeros 50 metros de fachada del mercado hemos visto 2 ingresos a esta edificación. Personal de seguridad interna del mercado, visitantes en su mayoría mujeres con bolsas y/o «carritos de compras», y vendedores ambulantes de productos menores, como por ejemplo bolsas plásticas, son las distintas personas que se van observando en las puertas de acceso al mercado.

A las 8:40 a.m. nos encontramos en Av. Las Lomas esquina con Av. Pampa Alta. El cielo está nublado desde que llegamos. Escuchamos a una persona gritar “Bayóvar estación” repetidas veces y alentando a las personas que se van acercando rápidamente para subir al bus de la empresa de transporte “Huáscar”. El bus se detiene mientras las personas ordenadas en fila van subiendo a la unidad. El chofer va cobrando el pasaje en la medida que las personas suben. El entorno comienza a percibirse más dinámico. Motores encendidos, llamadas para subir a los vehículos y vendedores ambulantes en carretillas ofreciendo productos comienzan a conformar los sonidos que caracterizan este espacio.

Nos quedamos en este espacio observando que esta persona llamada coloquialmente como “jalador”, es un actor que resalta, dirigiendo las salidas de las combis y buses. Ordena, de cierto modo, a los vehículos de transporte y a las personas. Durante algunos periodos cortos de tiempo entre la salida del siguiente vehículo lo vemos conversar tanto con vendedores ambulantes como con choferes. Se conocen. El “jalador”, trabajador independiente, se genera un ingreso diario a base de las monedas que voluntariamente cada transportista le pueda dar.

Algunos jóvenes y adultos, todos hombres, se acercan a leer los periódicos que se encuentran exhibidos en el acceso del mercado ubicado en la esquina. Leen unos minutos y se retiran. Ninguno compra. La vendedora, una mujer mayor de edad, se encuentra descansando en una silla frente a sus periódicos. Mientras tanto, escuchamos dos mujeres, ambas vendedoras en carretillas ambulantes, discutiendo por un espacio en la vereda para posicionarse.

En esta intersección se ubica el paradero de combis con ruta hacia la Estación Bayóvar de la Línea 1 del tren. Estos vehículos descienden por la Av. Pampa Alta. Observamos que pasan buses de “La Roma” y “El Huáscar”. Predominan los locales de boticas, farmacias y oficinas de dentistas, así como panaderías y un par de pollerías y chifas. En cada esquina de esta intersección se encuentran paraderos de distintos modos de transporte y rutas listadas y descritas a continuación:

- Paradero de combis ruta “Bayóvar-estación”: vehículos de color principalmente blanco con franjas de colores que pueden variar dependiente de la unidad. No cuentan con rótulos del recorrido de la ruta en sus lados.
- Paradero de combis ruta “Canto rey”: vehículos de color principalmente blanco con franjas naranja y marrón. En este paradero también encontramos mototaxis.
- Paraderos de mototaxis.

Caminamos hacia cada paradero los cuales se encuentra a un nivel de suelo más alto con respecto al mercado. Cruzamos la calzada aprovechando que algunos vehículos se encontraban detenidos mientras subían los pasajeros. Vemos vendedores de frutas y puestos de desayuno en cada esquina. Observamos transitar unas combis color verde que sirven como transporte “colectivo” con la ruta “Collique-Pro” con destino final la Estación Bayóvar de la Línea 1 del tren. Continuando por la Av. Las Lomas podemos observar el paradero final de buses “El Huáscar” a unos 200 metros de distancia.

En la Av. Pampa Alta el panorama cambia. En la medida que nos alejamos de los paraderos observamos que los locales de negocio aún no han abierto su atención al público. En los primeros pisos se ubican servicios técnicos de celulares y accesorios, panaderías, pastelerías, vidrieras, barberías, bodegas y un restaurante chifa.

Son las 8:50 a.m. y encontramos a una pareja alrededor de los 40 años, dueños del restaurante chifa antes mencionado, que se encontraban lavando la cobertura de una carpa. Preguntamos el horario de atención de su local y nos comentó que toda la semana abren desde las 5 p.m. hasta las 11 p.m. Durante la conversación el dueño se mostraba desconfiado por mis preguntas y prestaba atención al block de notas que sostenía en mi brazo. Cruzando la calzada se encontraban 2 efectivos policiales conversando.

Ingresamos al mercado por el acceso ubicado en la intersección de las avenidas y caminamos hasta la zona central donde venden frutas y verduras. Recorrimos el resto del mercado y en el trayecto por la zona de carnes y pescados los olores de estos productos se percibían fuertemente debido a que se exhiben al descubierto en los mostradores de cada

puesto. Observamos obras de acondicionamiento como tabiquerías con planchas metálicas en algunos puestos. Pudimos contar alrededor de 5 trabajadores de seguridad interna del mercado. Visitamos el patio del mercado utilizado como área de carga y descarga donde se encuentran estacionado algunos vehículos tipo miniván. En este patio observamos una caseta de control donde opera un señor mayor de edad que cobra el uso de los baños públicos, así como el ingreso y salida de los vehículos que descargan productos. En mercado predominan las visitas de mujeres con niños, adultos mayores. En menor cantidad observamos hombres que visitan el mercado para comer en los puestos que ofrecen comida. El cado sin presa tiene un costo de 5 soles y con presa, 7 soles. El combinado cuesta 5 soles. Los puestos al interior del mercado se ven ordenados y limpios. Los productos como carnes, frutas y verduras se ven frescos. Entre los sonidos se puede distinguir personas conversando, perros ladrar y diferentes televisores puestos proyectando distintos programas. En el recorrido vemos pasar vendedores ambulantes, hombres y mujeres adultos; y niños, con productos menores: bolsas de basura, ropa, etc.

Son 9.30 a.m. y nos detuvimos a tomar un café en uno de los puestos en la zona central del mercado. El dueño de este puesto de juguería nos comentó que el mercado abre entre las 6.30 a.m. y 6:40 a.m. y cierra alrededor de las 9:00 p.m. mencionando que no hay un horario fijo de cierre. Este puede ser más tarde. Nos acercamos a un personal de seguridad interna, un hombre alrededor de los 50 años, y preguntamos por el horario de atención del mercado y cierta desconfianza respondió que funciona de lunes a domingo desde las 6:30 a.m. hasta las 9:30 p.m. A partir de esa hora las personas buscan negocios al frente del mercado. Los locales comida suelen atender hasta las 11:00 p.m. Pese a nuestra previa presentación ante cada conversación realizada en el marco del presente trabajo académico de observación, las personas se mostraban desconfiadas.

Observamos un conflicto de en la calle posterior del mercado. Dos buses “La Roma” intentaron pasar, pero debido a lo angosto de la vía y a que solo se puede transitar por uno de los dos carriles debido a vehículos estacionados en la calzada, uno de los buses tuvo que

retroceder para que el otro continuara su recorrido. Esta calle es usada para “cortar camino” debido a que en la intersección donde se encuentran los paraderos, el acopio de vehículos motorizados no permite el desplazamiento de vehículos de mayor tamaño como los buses de “La Roma”.

Volvimos al puesto de periódicos cerca el ingreso de la esquina del mercado a las 9:50 a.m. y encontramos una mayor cantidad de personas, hombres jóvenes y mayores de edad, leyendo por unos minutos los titulares más resaltantes. Presencia de mayor cantidad de carritos ambulantes. Cruzamos la calle y nos detuvimos a observar el tiempo que tarda en llenar una combi de pasajeros para iniciar su ruta. “Bayóvar – estación” exclama el jalador y van subiendo algunos viajeros, mujeres jóvenes y adultas, algunas con niños. A los 5 minutos de espera la combi sale con destino a la estación Bayóvar del tren. Los colectivos verdes con ruta “Collique-pro” solo van de paso, no tienen paradero fijo en este espacio. Caminos 200 metros por la calle con dirección hacia Collique-pro. La pendiente se va elevando en la medida que avanzamos, y vemos caminar tanto hombres adultos como mujeres y niños. Durante el recorrido transitan mototaxis de subida y bajada. Poca presencia de vehículos particulares.

Regresamos la zona de paraderos y observamos un mayor movimiento de personas entrando y saliendo del mercado. Personas con coches de mercado y bolsas de compra. Son las 10 a.m. y la mayoría de las barberías se encuentran abiertas. Caminamos hasta el paradero de buses “El Huáscar”, a 200 metros del mercado y observamos un área de administración para control de las salidas de los buses en el primer de una edificación. Los choferes marcan tarjeta de salida. Presencia de carritos ambulantes de comida. Observamos una persona que ofrece limpieza de calzado principalmente a los choferes de “El Huáscar”. La salida del primer bus igual que en el caso de “La Roma”, es a las 3:40 a.m. y el ultimo sale a las 10:40 p.m. Ausencia de personas a la espera de subir al bus en este paradero. La mayoría espera en el paradero frente al mercado. Es este espacio de paradero final “El Huáscar” se oyen los llamados por altavoz de cada placa de vehículo advirtiendo su salida. Subimos a uno a las

10:10 a.m. con destino la estación Bayóvar del tren. Costo de pasaje, 1 sol. Duración de viaje, 15 minutos. Vamos bajando a la zona plana de San Juan de Lurigancho.



## **Anexo II**

### *Dinámicas cotidianas en torno al mercado El Trébol – Relato etnográfico N°2*

Caso de estudio: Mercado El Trébol en José Carlos Mariátegui

Fecha: lunes 17 de junio de 2024

Hora de llegada: 6:50 a.m.

Hora de salida: 8:20 a.m.

En compañía: No

Comencé el recorrido desde el paradero de “La Roma”. Alrededor de 5 personas se encontraban esperando la salida del siguiente bus. Los negocios ambulantes en este espacio ofrecían desayunos a los viajeros. Conociendo previamente el entorno camine con más confianza, esta vez por la vereda. En este trayecto al mercado las veredas cuentan con escalones y rampas. Los postes de alumbrado se encuentran en medio de las veredas, obstaculizando los desplazamientos. Los vendedores ambulantes de frutas se van asentando. Se observan pocos ambulantes frente a mercado. Los primeros niveles de las edificaciones frente al mercado sirven de almacén para los productos que los comerciantes ambulantes ofrecen en la berma lateral. En algunos casos la berma lateral sirve como extensión para los productos ofrecidos (frutas, verduras y/o tubérculos) en los negocios frente al mercado. Personas sacan palets y carritos de sus viviendas. Poco acopio de mototaxis y combis. En el paradero se encuentra el jalador controlando las salidas de las combis. En la esquina de ingreso al mercado las personas se acercan a leer los periódicos. Los locales comerciales del mercado con frente a calle se encuentran cerrados. 7:10 a.m. se observan vehículos tipo miniván estacionados en la zona central de mercado en el área de frutas y verduras. Dueños de puestos se encuentran descargando productos. Principalmente los puestos que ofrecen comida dentro del mercado se encuentran atendiendo.

Converse con el personal que cobra el ingreso a los baños en el patio del mercado y comento que en la zona hay inseguridad todo el día. Robos al paso a partir de las 4 a.m. Las mujeres comerciantes que salen con destino a “la parada” en el distrito de La Victoria son las

principales víctimas de robo. Asimismo, señalo que los restaurantes de la zona cierran a las 11 p.m. y existe poca probabilidad de encontrar ambulantes a esa hora.

Son las 7:20 a.m. y en el paradero de combis converse con una mujer que vende jugos de naranja en un carrito ambulante. Al igual que la conversación anterior, destaco la inseguridad como principal problema de la zona. “Si no eres de la zona te roban”, mencionó. Delincuentes “te sacan” si no eres de acá. Ella llega a trabajar todos los días las 7 a.m. y ya encuentra movimiento en la zona. Por otro lado, menciono que las combis suelen salir a partir de las 6 a.m. y algunas más “formales” de empresa desde las 4 o 5 a.m. Siendo las 7:30 a.m. se ven niños subiendo a buses, son escolares. Algunos se encuentran acompañados de un adulto mientras que otros van solos. Se observan mujeres con hijos entrando y saliendo del mercado. Las combis salen en intervalos menores a 5 minutos. En los ingresos por esquina del mercado los locales abiertos son tipo librerías, ofrecen útiles escolares, otros abarrotes y productos para la lonchera de los niños. Son las 7:40 a.m. y el acopio de combis en el paradero tiene una longitud aproximada de 100 metros. En paradero autorizado de mototaxis frente a mercado no hay presencia de vehículos, mientras que en la Av. Pampa Alta los negocios están cerrados.

Predomina la presencia de escolares uniformados solos o acompañados de sus padres. Algunos compran desayunos en los negocios ambulantes mientras que otros suben apurados a los buses. Son las 8:00 a.m. y los ambulantes van ocupando cada vez la vía pública. La intersección se ve más congestionada por vehículos motorizados. Mototaxis se cruzan con combis y las personas aprovechan que se detienen los vehículos para poder cruzar la pista. Comencé a percibir miradas desconfiadas de personas en paraderos y del personal de seguridad ya que yo era la única persona que no se desplazaba. Quedarse quieto un lunes por la mañana es visto como inusual. Eso no paso el sábado donde había una mayor cantidad de personas detenidas consultando por los productos en puestos en la calle.

### Anexo III

#### Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°001

| Información del viajero                      |   |
|--|---|
| <b>Seudónimo*</b>                            | María   |
| <b>Denominación del barrio de residencia</b> | Agrupación Familiar [AF] Super SII  |
| <b>Composición familiar</b>                  | Vive con su esposo y 3 hijas de 16, 10 y 5 años   |
| <b>Edad</b>                                  | 40 años   |
| <b>Ocupación</b>                             | Ama de casa y miembro de olla común de la AF Super SII.   |
| <b>Sobre viajero</b>                         | Nació en la ciudad de Jaén del departamento de Cajamarca. Llegó a Lima a los 17 años y se estableció en un terreno en San Juan de Lurigancho a los 24 años, el que ahora forma parte de la AF Super SII.  |
| <b>Condición de residencia</b>               | <p>Vivienda de un nivel de altura de material noble (ladrillo) y material ligero (madera). El acceso es mediante una escalera de elevada pendiente autoproducida por la comunidad la cual presenta mal estado de conservación, con fisuras, desprendimiento de concreto y no cuenta con barandas. Esto no permite un adecuado desplazamiento y pone en riesgo la integridad física de la población.</p> <p>No cuenta con servicios básicos propios. El agua sube con bomba y manguera desde pilón en zona baja. No cuenta con desagüe.</p>                                    |
| <b>Rutina día de semana**</b>                | <p>Acompaña a una de sus hijas al colegio IE Mártir Daniel Alcides Carrión. La hija menor se queda al cuidado de una vecina (miembro de olla común) y para mantener comunicación le dejan el celular de la hija mayor. A veces, la hija menor se queda sola en casa hasta que María regresa.</p> <p>Visita el Mercado "1 de Setiembre" ubicado en la Av. Héroes del Cenepa (Antes Av. Bayóvar). Para María es más grande y barato en comparación con otros mercados de la zona, además se encuentra en el trayecto que recorre hacia el colegio donde estudian sus hijas.</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Al medio día, recoge a la hija del medio y deja a las otras 2 en el colegio. Vuele a las 5:00 p.m. a recoger a la hija menor. La hija mayor termina las clases en el colegio a las 6:40 p.m. y a veces regresa sola. Los diferentes horarios de entrada al colegio de las hijas de María son porque la familia no llegó a alcanzar vacantes para las dos menores para el turno de la mañana. María intentará matricular a sus hijas desde el mes de octubre para alcanzar vacantes en el turno de la mañana, y de esta manera tratar de realizar menos desplazamientos a lo largo del día y reducir los costos por transporte diario.</p> <p>En invierno las calles de tierra se vuelven de barro por las lluvias. Igual bajan caminando. La distancia desde el paradero "Toby" (zona baja) a su casa es corta pero difícil, de pendiente elevada y topografía accidentada donde las vías se están compuestas principalmente por tierra y rocas. Los trayectos son cortos y repetitivos.</p> |
| <p><b>Rutina fin de semana**</b></p>               | <p>Usualmente la familia se queda en casa realizando el cuidado del hogar. Cocinar, limpieza general del hogar y lavado de ropa. Procuran no dejar la casa sola.</p> <p>Visita el Mercado 10 de octubre por la mañana para realizar compras del hogar. Realiza actividades que no hace durante la semana. Algunos domingos del año la familia visita la Catedral en el Centro de Lima para lo cual toman un bus hasta la Av. Abancay.</p>   |
| <p><b>Percepción del barrio y la comunidad</b></p> | <p>Para María, los residentes del barrio no son unidos. Señala que los intereses individuales predominan sobre los intereses colectivos. En los primeros años de la ocupación de las tierras existía una constante coordinación entre los vecinos para el reconocimiento de la Junta Directiva de la AF y posterior Visación de Planos para Dotación de Servicios Básicos otorgados por la Municipalidad de SJL.</p> <p>María mantiene contacto de manera constante con mujeres que forman parte de la olla común ubicada en su residencia. Esta red permite que se apoyen cuando una de ellas requiere que alguien cuide a sus hijos durante cortos periodos de tiempo mientras esta fuera de casa para realizar actividades relacionadas al cuidado del hogar.</p>  |

\*Confidencialidad y protección del participante para garantizar que su identidad e información privada no sea revelada.

\*\*Información recolectada sobre los posibles cambios en la rutina en torno a las distintas escalas temporales (día, noche, estación del año, entre otros).

| <b>Información de los desplazamientos a lo largo del día</b> |   |
|--|---|
| <b>Fecha</b>   | Lunes 26 de agosto del 2024   |
| <b>Hora de inicio</b>  | 7:15 a.m.   |
| <b>Hora de termino</b>                                       | 7:30 p.m.   |
| <b>Motivos de desplazamientos</b>                            | Acompañar a sus hijas al colegio  |
|  | Realizar compras en el mercado  |
| <b>Modos de transporte</b>                                   | Caminata  |
|  | Combi   |
|  | Mototaxi  |
| <b>Cantidad diaria de intercambios modales</b>               | 18  |
| <b>Costo diario total</b>                                    | 20 soles  |
| <b>Percepción del viaje</b>                                  | Inseguridad por riesgo de accidentes en combis por manejo temerario ("correteo").   |
|  | Incertidumbre de llegar a tiempo a destino.   |
|  | Cansado por caminata de subida (pendientes elevadas)  |
|  | Costoso por los múltiples trayectos recorridos al día. Para los trayectos realizados las combis y los mototaxis cobran 1 sol por persona.   |
| <b>Preparación del viaje</b>                                 | Se levanta 5:30 a.m. Levanta a sus hijas a las 5:45 a.m. Prepara el desayuno y ayuda a sus hijas a prepararse para el colegio. Salen de casa antes de las 7:15 a.m.   |
|  | Da instrucciones a sus hijas respecto a las actividades de cuidado del hogar durante su ausencia. Denota preocupación por dejarlas solas.   |
|  | Revisa lo productos y herramientas en el ambiente de cocina que ha implementado anexo a su casa para el funcionamiento de la olla común. Las compras dependerán de los productos faltantes para preparar el menú del día. |

## Ubicación de residencia del viajero






**Figura 1**

*Mapa de ubicación de la residencia del viajero y rutas de modos de transporte*



Nota. Adaptado de “[Mapa de José Carlos Mariátegui]”, por Google, s.f.

### Leyenda

-  Zona de ubicación de residencia del viajero
-  Rutas de modos de transporte urbano colectivo (bus, combi y taxi colectivo)
-  Rutas de modo de transporte urbano menor (mototaxi)
-  Rutas de caminata
-  Curvas de nivel

## Relato etnográfico del recorrido acompañado

**Figura 2**

*Fotografía inicial del recorrido*



**Figura 3**

*Fotografía final del recorrido*



María sale de casa a las 7:15 am junto con su hija menor para acompañarla en su ingreso al colegio y realizar las compras para la olla común en el espacio urbano en torno al Mercado “1 de Setiembre” ubicado en la Av. Héroes del Cenepa (antes Av. Bayóvar). En las manos lleva una bolsa negra que contiene residuos de basura del hogar generados el día anterior. El acceso a la vivienda de María es mediante una vía angosta conformada por tierra y piedras que delimitan el camino. No existen barandas por lo que esto presenta un riesgo físico por caídas debido a la diferencia de nivel que existe entre esta vía y los lotes colindantes. La condición meteorológica a esta hora de la mañana es soleada, sin embargo, antes de las 7 a.m. se percibía frío y humedad.

Mientras bajan por un tramo de escalera de 15 m de longitud, María se encuentra con una vecina mayor de edad con la cual conversa brevemente sobre el menú del día que se ofrecerá en la olla común que se encuentra como un anexo de su vivienda. Caminan hasta el paradero “Toby” que está a unos 350 m aprox. en una zona más baja en comparación con la ubicación de su residencia. Durante este tramo María camina con cierta prisa debido a que la hora de salida fue algo más tarde de lo previsto. Mientras caminan María envía

mensajes de voz por su celular al grupo de WhatsApp que ha creado junto con otras vecinas, también miembros de la olla común, informando sobre las compras que realizará.

Caminan por la Av. Pampa Alta, una vía con clasificación local con un ancho total de 18 m aprox. que se encuentra asfaltada y presenta veredas de concreto. En este espacio urbano existen edificaciones de material noble de 2 a 4 pisos de altura. La bolsa de basura es dejada en una zona de acopio informal de residuos sólidos en la berma lateral frente a un parque. Con respecto a los modos de transporte, en este espacio urbano se observan buses, combis, colectivos tipo miniván, mototaxis y taxis. Por otro lado, se observan vehículos de carga tipo furgonetas que abastecen a las bodegas y restaurantes en los alrededores de esta zona.

Suben a una combi que se encontraba sin pasajeros por lo que pudieron escoger los asientos en donde se sentían más cómodas, siendo estos los ubicados en las filas intermedias de la unidad. María comenta que prefiere tomar las combis por qué acortan camino por el Jr. George Marshall —una vía paralela a la Av. Proceres de la Independencia— ya que suele existir congestión vehicular en los paraderos conocidos como “El 7” (Av. Ampliación) y “El 5” (Av. El Muro), a pesar de la inseguridad física que esto representa por los constantes correteros de las unidades y las maniobras temerarias de los conductores sobre la referida vía que se encuentra en regular estado de conservación presentando fisuras, gritas y desprendimiento de asfalto. Por otro lado, María señala que presenta una constante preocupación debido a la violencia de género y acoso sexual de las que sus hijas pueden ser víctimas durante sus trayectos cotidianos, por lo que ella prefiere acompañarlas en su ida al colegio y vuelta a casa.

Bajan en el paradero final de la combi, la “Estación Bayóvar”, donde se ubica la Línea 1 del Metro de Lima. El costo del pasaje por persona fue de S/ 1.00, el tiempo de viaje fue de 15 minutos y la distancia del recorrido fue de 3.60 km aprox. Ahora deben caminar por un tramo de 500 m. con dirección al colegio por la Av. Héroes del Cenepa. Esta vía presenta una clasificación expresa según el Sistema Vial Metropolitano con un ancho total de 45 m aprox. La vía se encuentra asfaltada y presenta veredas de concreto, sin embargo, existen tramos que no cuentan con veredas construidas encontrándose conformadas por tierra. Las veredas son angostas y no existen árboles en el espacio público, mientras que el área verde existente en las bermas lateral y central se encuentra deteriorado presentando un mal estado de conservación. Las edificaciones presentan distintas alturas que varían desde los 2 a 8 pisos y el ladrillo es el material predominante. El espacio urbano descrito se encuentra en una zona baja en comparación con los anteriores espacios urbanos descritos. Presenta una topografía relativamente plana.

Son las 7:50 a.m. y luego de dejar a su hija en el colegio, María cruza la vía con dirección al Mercado “1ro de Setiembre”. En este espacio urbano existe un gran cantidad y diversidad de comerciantes ambulantes los cuales ocupan la vía pública (calzadas secundarias y bermas laterales) en torno al mercado. Asimismo, existe una gran aglomeración de personas que realizan sus compras tanto para el abastecimiento del hogar como para el abastecimiento de restaurantes y distintos negocios de venta de alimentos. Con respecto a los modos de transporte, en los alrededores este espacio urbano podemos observar buses, combis, colectivos tipo miniván, mototaxis y taxis además de furgonetas y vehículos de carga. La concentración de vehículos motorizados y personas es mayor en comparación a lo observado en el paradero “Toby”.

María realiza sus compras con sus “caseras”, comerciantes ambulantes a quienes visita frecuentemente para comprar los productos faltantes para el menú del día de la olla común. Para esta ocasión María requería comprar 15 kilos de papa, zapallo, pollo, hierbas y especias variadas para la preparación del menú. Durante el recorrido para las compras se observa como la calle se vuelve una extensión de los primeros pisos de las fachadas de las viviendas en donde se ofrecen productos como verduras, frutas y tubérculos.

El claxon de los distintos vehículos, motores encendidos de buses y mototaxis, llamadas de choferes y cobradores para subir a los vehículos de transporte público y comerciantes ambulantes en carretillas y puestos tipo carpas ofreciendo productos, conforman los distintos sonidos que caracterizan este espacio urbano donde el bullicio y el desorden forman parte de las dinámicas cotidianas. Esto no es algo que le causa incomodidad a María, señala que se encuentra acostumbrada.

Realizamos una caminata de 500 m aprox. durante 30 minutos recorriendo los distintos puestos de venta. María llevaba en brazos bolsas pesadas con las compras haciendo un gran esfuerzo físico. Usualmente María tomaría un mototaxi hasta el paradero de la “Estación Bayóvar” con un costo entre S/1.00 a S/2.00 dependiendo de la cantidad de bolsas, sin embargo, para esta ocasión caminamos hasta el paradero repartiéndonos la carga y así ahorrándonos ese pasaje de transporte.

Siendo las 8.30 a.m. tomamos una combi hacia el paradero “Toby” para dirigirnos de regreso a la casa de María con los productos comprados. En la ruta hacia José Carlos Mariátegui los distintos modos de transporte ya no pueden acortar el recorrido debido a que no existe una vía auxiliar por donde desviar su ruta, por lo que deben transitar de acuerdo con lo regulado por la ATU a través de la Av. Proceres de la Independencia con la posibilidad de

enfrentarse a la congestión vehicular que se genera usualmente en “El 5” (Av. El Muro) y “El 7” (Av. Ampliación).

Luego de 15 minutos llegamos al paradero “Toby” y subimos a un mototaxi que nos transportó hasta la AF Super SII por un costo de S/2.00. El último tramo de regreso a la María se realizó caminando 70 m aprox. y subiendo 2 escaleras. Este último tramo representa un gran desafío para María considerando el peso adicional que lleva por las compras realizadas. María asciende con dificultad, haciendo breves paradas en las escaleras para recuperar el aliento. A pesar de que diariamente realiza esta rutina, las elevadas pendientes y las escaleras representan un obstáculo para María.

Finalmente, siendo las 9:00 a.m. llegamos a casa de María culminando de esta manera con el recorrido acompañado. Aquí esperará al resto de miembros de la olla común que le apoyaran en la preparación del menú del día para las personas que se encuentran registradas en el padrón de esta organización social de participación comunitaria y voluntaria que busca resolver la necesidad básica alimenticia entre la población más vulnerable que no cuenta con los recursos económicos para costearla. María deberá salir 3 veces más en lo que resta del día realizando viajes al colegio donde sus hijas estudian.



## Anexo IV

### Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°002

| Información del viajero                      |   |
|--|---|
| <b>Seudónimo*</b>                            | Juan  |
| <b>Denominación del barrio de residencia</b> | Agrupación Familiar [AF] Super SIII   |
| <b>Composición familiar</b>                  | Vive solo   |
| <b>Edad</b>                                  | 33 años   |
| <b>Ocupación</b>                             | Vendedor de material médico   |
| <b>Sobre viajero</b>                         | <p>Llego a la AF Super SIII en el 2007. En este año el barrio se encontraba en consolidación. Antes vivía en el Callao.</p> <p>Es miembro de la Junta Directiva de vecinos de la AF Super SIII con el cargo de secretario general.</p>  |
| <b>Condición de residencia</b>               | <p>Vivienda de un nivel de altura de material ligero (madera). El acceso es mediante una escalera de elevada pendiente autoproducida por la comunidad la cual presenta regular estado de conservación y no cuenta con barandas.</p> <p>No cuenta con servicios básicos propios. El agua sube con bomba y manguera desde pilón en zona baja. No cuenta con desagüe.</p>  |
| <b>Rutina día de semana**</b>                | <p>No tiene un horario fijo de llegada al trabajo por lo que puede manejar el tiempo de salida por las mañanas. Usualmente llega al trabajo entre las 9 a.m. y 10 a.m. Ocasionalmente debe llegar a las 8 a.m. de acuerdo con las indicaciones de su empleador.</p> <p>Trabaja fuera de San Juan de Lurigancho. Diariamente se desplaza al Centro de Lima hasta la Av. Tacna cruce con la Av. Emancipación.</p> |
|  | <p>Durante sus salidas cotidianas por la mañana a trabajar, se encuentra con algunos vecinos con quienes conversa brevemente mientras va caminando a la casa de sus padres para tomar desayuno. La casa de los padres de Juan se encuentra en la parte más baja de la AF y en el trayecto hacia el paradero "Toby".</p>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>En invierno, las calles de tierra se vuelven de barro por las lluvias. La distancia desde el paradero "Toby" (zona baja) a su casa es corta pero complicada presentando una fuerte pendiente, bordes sin protección con riesgo a caídas y con escaleras, pero no le resulta cansado.</p>   |
| <p><b>Rutina fin de semana**</b></p>               | <p>Se queda en casa y visita a sus familiares quienes también residen en la AF Super SIII a unos minutos caminando desde su residencia.</p>   |
|  | <p>Los fines de semana se realizan faenas en el barrio en las que él participa. Las actividades están relacionadas con trabajos de limpieza, cuidado del agua, reuniones vecinales, entre otros.</p>  |
| <p><b>Percepción del barrio y la comunidad</b></p> | <p>Juan comenta que existe un constante apoyo vecinal con respecto a la gestión del agua, donde suele quedar un excedente luego del pago a la cisterna de agua que deposita este recurso en el pilón de la AF. Dicho excedente queda en un fondo comunitario ante cualquier eventualidad donde los vecinos requieran apoyo económico por salud.</p> |
|  | <p>Actualmente los vecinos siguen promoviendo y gestionando ante la Municipalidad de San Juan de Lurigancho que se ejecuten obras de inversión para la construcción de muros de contención por motivos y seguridad peatonal, así como la construcción de pistas, veredas y escaleras.</p>   |
|  | <p>Los vecinos de la AF Super SIII anhelan contar con los servicios básicos (agua, desagüe y luz). Estas motivaciones de interés colectivo los mantienen unidos.</p>  |

\*Confidencialidad y protección del participante para garantizar que su identidad e información privada no sea revelada.

\*\*Información recolectada sobre los posibles cambios en la rutina en torno a las distintas escalas temporales (día, noche, estación del año, entre otros).

| <b>Información de los desplazamientos a lo largo del día</b> |  |
|--|--|
| <b>Fecha</b>   | Lunes 2 de setiembre del 2024  |
| <b>Hora de inicio</b>  | 9:30 a.m.  |
| <b>Hora de termino</b>                                       | 10:00 p.m.   |
| <b>Motivos de desplazamientos</b>                            | Trabajo  |
| <b>Modos de transporte</b>                                   | Caminata   |
|  | Bus o combi  |
|  | Taxi colectivo   |
|  | Mototaxi   |
| <b>Cantidad diaria de intercambios modales</b>               | 6  |
| <b>Costo diario total</b>                                    | 16 soles   |
| <b>Percepción del viaje</b>                                  | Ineficiente servicio del transporte público. Las unidades tardan demasiado tiempo en pasar y recurre a tomar taxis colectivos para llegar a tiempo al trabajo.   |
|  | Inseguro por el riesgo de robos en los distintos modos de transporte. Juan comentó que sufrió un robo durante su viaje en taxi colectivo en el cual el chofer se desvió de la ruta habitual y otros pasajeros fueron los que les hurtaron sus pertenencias.  |
|  | No se siente desconectado de la ciudad. Juan ha visitado diferentes destinos en Lima sea por motivos laborales o de estudio. La caminata no le resulta cansado. Juan refiere que podría llegar más rápido a su destino de no ser por la congestión vehicular en las distintas vías de su trayecto cotidiano. |
| <b>Preparación del viaje</b>                                 | Luego de asearse y alistarse para salir, Juan visita la casa de su madre que se encuentra en el trayecto hacia el paradero "Toby".   |
|  | Recibe algunas llamadas del trabajo con indicaciones sobre gestiones que tendrá que tratar al llegar.  |

## Ubicación de residencia del viajero






**Figura 1**

*Mapa de ubicación de la residencia del viajero y rutas de modos de transporte*



Nota. Adaptado de “[Mapa de José Carlos Mariátegui]”, por Google, s.f.

### Leyenda

-  Zona de ubicación de residencia del viajero
-  Rutas de modos de transporte urbano colectivo (bus, combi y taxi colectivo)
-  Rutas de modo de transporte urbano menor (mototaxi)
-  Rutas de caminata
-  Curvas de nivel

## Relato etnográfico del recorrido acompañado

**Figura 2**

*Fotografía inicial del recorrido*



**Figura 3**

*Fotografía final del recorrido*



Siendo las 9:00 a.m. Juan sale de casa y baja por una escalera de concreto autoproducida por la comunidad. Esta escalera se encuentra en estado regular de conservación y se observa que no cuenta con barandas. Sale abrigado de casa, sin embargo, se observa que el clima se va poniendo soleado en la medida que pasa el tiempo. Antes de iniciar su recorrido diario, Juan visita a su mamá quien vive en la zona baja del barrio. En este espacio urbano las vías no se encuentran consolidadas pues se observa están conformadas por tierra y rocas. Las edificaciones cuentan con una altura variable desde 1 a 2 pisos y predominan el material noble para su construcción.

Se observa un gran desnivel colindante al Colegio Juan Velasco Alvarado que expone a las personas a riesgos de caídas. Juan señala que los miembros representantes de la comunidad del barrio han intentado en diversas oportunidades tener acercamientos con las autoridades del colegio y con autoridades de la municipalidad distrital para definir el perímetro correspondiente al predio del colegio y así en conjunto poder realizar faenas para la construcción de un muro de contención que reduzca la probabilidad de accidentes por caída a desnivel. Juan menciona que la situación del saneamiento físico legal del barrio no

permite que la municipalidad distrital formule y ejecute obras relacionadas con la creación de infraestructura vial.

Luego de desayunar en casa de sus padres, Juan inicia su recorrido caminando cuesta abajo hacia el paradero "Toby" ubicado en la Av. Pampa Alta. Si bien la caminata es corta, con una duración menor a 5 minutos, se observan dificultades para desplazarse pues la vía no se encuentra asfaltada y no existen veredas, por lo que no reúne condiciones óptimas para el tránsito de peatones. Juan señala que la camina tanto de bajada por la mañana como de subida por la noche no le resulta cansado, ya que siendo una actividad que realiza diariamente, se encuentra acostumbrado a esta dinámica. Sin embargo, Juan añade que su mamá es quien enfrenta frecuentemente conflictos para bajar y subir el tramo desde el paradero Toby hasta su residencia.

En el espacio urbano en torno al paradero Toby se observa una concentración de personas y modos de transporte como mototaxis, combis, buses y taxis colectivo tipo miniván. Juan cruza la Av. Pampa Alta y sube al primer bus que se aproxima. El bus cuenta con la mayoría de los asientos disponibles por lo que Juan decide sentarse en los asientos en el centro de la unidad. El costo del pasaje hasta el siguiente paradero es de S/. 1.00 y el tiempo de recorrido es menor a 10 minutos.

Juan señala que el paradero donde bajara depende del modo de transporte en el que haya subido pues los buses siguen la ruta "formal" pero esto conlleva a la posibilidad de enfrentarse a la congestión vehicular en torno al paradero "El 7" y "El 5". En cambio, las combis suelen tomar una ruta alterna, paralela a la "formal" evitando así la posibilidad de enfrentarse al tráfico y saliendo por un desvío próximo al paradero "El 5".

Al observar que no había congestión vehicular durante esta hora de la mañana, Juan decidió bajar en el paradero "El 5" ubicado en el cruce de la Av. El Muro con la Av. Fernando Wiesse. Son las 9:30 a.m. y en el espacio urbano en torno al paradero "El 5" se observa una alta concentración de personas y modos de transporte como buses, combis, mototaxis, taxis y taxis colectivos. Juan decide subir a un taxi colectivo que tiene por ruta desplazarse por toda la Av. Tacna en el Centro de Lima. Juan señala que prefiere tomar el Corredor Morado, un bus administrado por la ATU, sin embargo, por no pasa muy seguido y las veces que pasa suele estar lleno por lo que regularmente se desplaza en taxi colectivo hasta su trabajo. El taxi colectivo tiene un costo de S/. 6.00 mientras que el Corredor Morado tiene un costo de S/. 2.50.

Dentro del taxi colectivo, Juan comenta que este modo de transporte suele ser inseguro por que los choferes podrían cambiar de ruta exponiéndose a la posibilidad de ser víctimas de

robo e incluso homicidios. Cuenta que, en una oportunidad en uno de sus viajes de regreso a casa, otras personas se hicieron pasar por pasajeros dentro del taxi colectivo, sin embargo, eran cómplices del chofer para robarle sus pertenencias, de esta manera Juan señala que esta situación es algo que puede ocurrirle a cualquiera.

El taxi colectivo se desplazó por la Av. Canto Grande, tomando diversas rutas y haciendo distintas maniobras para evitar el tráfico. La ruta conlleva atravesar el Túnel Santa Rosa conecta el distrito de San Juan de Lurigancho con el Rímac. Luego de recorrer la Av. Tacna en el taxi colectivo, Juan baja en la Av. Emancipación. En este espacio urbano se observan edificaciones con alturas variables hasta los 20 pisos. El estado de conservación de estas edificaciones es regular debido a la suciedad general de las fachadas y el deterioro de los materiales de las ventanas, puertas y muros.

En este espacio urbano ubicado en el Centro Histórico de Lima se observa una gran concentración de personas desplazándose a pie y los principales modos de transporte están conformados por los buses del Corredor Azul, Corredor Morado, el Metropolitano (BTR), taxis y taxis colectivos. A diferencia de los anteriores espacios urbanos recorridos, se observa la presencia de agentes de la policía de tránsito y fiscalizadores de la Municipalidad de Lima Metropolitana. Juan camina un tramo de aproximadamente 100 metros hasta su centro de trabajo. En este tramo de la Av. Tacna, la vereda cuenta con un ancho de 4.00 m y se observan árboles con una altura aprox. de 3 m en la berma central y en las veredas. Con respecto a las dinámicas urbanas relacionadas con actividades comerciales, se observa una competencia por transitar en el espacio público entre peatones, cargadores (personas que llevan una carretilla para trasladar productos), jaladores (personas que buscan atraer clientela hacia una galería o puesto específico) y comerciantes ambulantes, pese a las generosas dimensiones de la infraestructura peatonal.

Siendo las 10:30 a.m. Juan llega a su centro de trabajo y permanecerá ahí hasta las 9:00 p.m. que termina su jornada laboral. En su trayecto de regreso tomará nuevamente un taxi colectivo que recorrerá la Av. Proceres de la Independencia y bajará en el paradero "El 7" donde subirá en cualquier combi o bus que lo dejará en el paradero Toby. Juan señala que, por las noches, debido al cansancio por la jornada laboral, prefiere subir a su barrio tomando un mototaxi que le costara S/.1.00 de pasaje. Sin embargo, si considera que tiene tiempo y no se encuentra cansado, subirá caminando.

## Anexo V

### Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°003

| Información del viajero                      |   |
|--|---|
| <b>Seudónimo*</b>                            | Rosa  |
| <b>Denominación del barrio de residencia</b> | Agrupación Familiar [AF] 12 de Octubre Nueva Generación   |
| <b>Composición familiar</b>                  | Vive con conviviente  |
| <b>Edad</b>                                  | 49 años   |
| <b>Ocupación</b>                             | Comerciante   |
| <b>Sobre viajero</b>                         | <p>Desde el 2002 se encuentra trabajando en la venta de ropa en el mismo local ubicado en la Av. Miguel Grau.</p> <p>Antes vivía en un departamento alquilado cerca a la Av. Miguel Grau próximo al Mercado Central. El costo del alquiler resultaba muy elevado para continuar viviendo ahí por lo que busco alternativas de una vivienda propia a precio asequible.</p> <p>En el 2014 compró un terreno en la AF 12 de Octubre Nueva Generación. Actualmente es miembro de la olla común junto con otros residentes del barrio.</p> |
| <b>Condición de residencia</b>               | <p>Vivienda de un nivel de altura de material ligero (madera). El acceso es mediante una escalera de elevada pendiente autoproducida por la comunidad la cual presenta mal estado de conservación, con fisuras, desprendimiento de concreto y no cuenta con barandas. Esto no permite un adecuado desplazamiento y pone en riesgo la integridad física de la población.</p> <p>No cuenta con servicios básicos propios. El agua sube con bomba y manguera desde pilón en zona baja. No cuenta con desagüe.</p>                        |
| <b>Rutina día de semana**</b>                | Rosa trabaja de lunes a sábado desde las 9:00 a.m. hasta las 9:00 p.m. aproximadamente dependiendo de las ventas del día.   |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>Sale de casa con algunas bolsas de productos para venta que dejará en su local dentro de la galería. Asimismo, sale con la bolsa de basura diaria del hogar la cual dejará en un punto de acopio informal en el paradero de buses “La Roma” ubicado en la zona baja cercano al Mercado “El Trébol”.</p>   |
|   | <p>Algunos días de la semana Rosa regresa a casa con bolsas de productos que le dificultan su ingreso al tren debido a que este modo de transporte masivo llega a su capacidad máxima de aforo. En estos casos, decide regresar a casa tomando un bus en la Av. Abancay en el cual se desplaza con más comodidad, pero esto conlleva un mayor costo económico y mayor tiempo de viaje.</p> <p>La pareja de Rosa retorna a casa más temprano que ella, por lo que él realiza las compras del hogar en el Mercado “El Trébol” de algunos productos que le falten para cocinar sus alimentos del día siguiente.</p> |
| <b>Rutina fin de semana**</b>               | <p>Los sábados va a trabajar en el mismo horario que de lunes a viernes.</p> <p>Los domingos son destinados para descansar en casa, sin embargo, algunos domingos suele ir a trabajar dependiendo de fechas como fin de mes o días festivos con posibilidad de mayores ventas.</p>   |
| <b>Percepción del barrio y la comunidad</b> | <p>Rosa considera que los vecinos del barrio priorizan sus intereses individuales sobre los colectivos. Señala que en los últimos años hay una gran cantidad de residentes nuevos. Gran parte de los primeros pobladores del barrio tomaron la decisión de vender sus terrenos y buscar viviendas asequibles más próximas a la zona centro de Lima por motivos de trabajo y costo de vida.</p> <p>Para Rosa, los miembros de la olla común son colaborativos y están preocupados en el bienestar general del resto de vecinos más vulnerables a quienes ofrecen platos de comida a precios muy bajos.</p>        |

\*Confidencialidad y protección del participante para garantizar que su identidad e información privada no sea revelada.

\*\*Información recolectada sobre los posibles cambios en la rutina en torno a las distintas escalas temporales (día, noche, estación del año, entre otros).

| <b>Información de los desplazamientos a lo largo del día</b> |   |
|--|---|
| <b>Fecha</b>   | Martes 10 de setiembre del 2024   |
| <b>Hora de inicio</b>  | 8:00 a.m.   |
| <b>Hora de termino</b>                                       | 10:00 p.m.  |
| <b>Motivos de desplazamientos</b>                            | Trabajo   |
| <b>Modos de transporte</b>                                   | Caminata  |
|  | Mototaxi  |
|  | Combi   |
|  | Bus   |
|  | Tren  |
| <b>Cantidad diaria de intercambios modales</b>               | 9   |
| <b>Costo diario total</b>                                    | 12 soles  |
| <b>Percepción del viaje</b>                                  | Rosa señala que la inseguridad ciudadana es uno de los principales problemas debido a los robos y balaceras en la zona intermedia y baja de José Carlos Mariátegui. Por otro lado, señala que esta situación de inseguridad no se presenta en los barrios ubicados en las partes altas. |
|  | Rosa refiere que tanto las mototaxis y combis son inseguras debido a la conducción temeraria de las unidades. Sin embargo, esto permite que llegue más rápido a su destino.   |
|  | En una ocasión casi fue víctima de robo en un mototaxi "informal" por lo que ahora es selectiva a la hora de subir en estas unidades. Prefiere tomar los mototaxis de empresa que los mototaxis informales.   |
| <b>Preparación del viaje</b>                                 | Se levanta diariamente a las 4:45 a.m. para alistarse y cocinar los alimentos para ella y su pareja.  |
|  | Regularmente sale a las 8:00 a.m. sin embargo, algunos días debe salir a las 7:00 a.m. para recoger productos que llegan a la losa deportiva del barrio que serán utilizados para la olla común.  |

## Ubicación de residencia del viajero

**Figura 1**

*Mapa de ubicación de la residencia del viajero y rutas de modos de transporte*



Nota. Adaptado de “[Mapa de José Carlos Mariátegui]”, por Google, s.f.

### Leyenda

- Zona de ubicación de residencia del viajero
- Rutas de vehículo privado
- Rutas de mototaxi
- ⋯ Rutas de caminata
- Curvas de nivel

## Relato etnográfico del recorrido acompañado

**Figura 2**

*Fotografía inicial del recorrido*



**Figura 3**

*Fotografía final del recorrido*



Son las 7:30 a.m. y con respecto a la condición meteorológica en esta zona de José Carlos Mariátegui, se observa una densa neblina que dificulta la visibilidad de las distintas viviendas que ocupan las laderas. Se observan niños y mujeres bajando por las distintas escaleras de este barrio. La losa deportiva de la AF 12 de Octubre Nueva Generación es el paradero final de las mototaxis en esta zona debido a que las calles estrechas y la elevada pendiente no permiten que estos vehículos continúen desplazándose. Son las 8:00 a.m. y el cielo se encuentra despejado. Rosa sale de casa y baja por la escalera de acceso que se ubica frente a su residencia. Este tramo de escalera cuenta con una longitud de 40 m aprox. y un ancho de 1.50 m, por otro lado, se observa que se encuentra en un mal estado de conservación presentando desprendimiento de concreto. Asimismo, la escalera no cuenta con barandas. Desde esta ubicación, Rosa tiene visión de gran parte de las laderas que están ocupadas por viviendas.

Al bajar, Rosa notó que olvidó algo importante en su casa, por lo que tuvo que subir y bajar nuevamente por la escalera. Ahora son las 8.20 a.m. y retoma el trayecto caminando alrededor de 150 m por una vía angosta de terreno natural conformada por tierra y piedras. Cerca al paradero "U12", Rosa baja por otra escalera y al observar un mototaxi que se

encontraba cuesta abajo realizó un ademán para que este se detuviera y espere para subir en esa unidad. Rosa señala que el costo de transporte en mototaxis es menor de bajada que de subida. Con un tiempo de viaje menor de 5 minutos, llegamos al paradero “La Roma” donde Rosa colocó una bolsa de basura en un punto de acopio informal de residuos sólidos. Se observa que una gran cantidad de personas se encuentran colocando sus residuos en este punto. En este espacio urbano, ubicado en una zona intermedia entre las partes altas y la zona baja de José Carlos Mariátegui, se observa una concentración de buses de la empresa de transporte “La Roma”. Por otro lado, se observa una concentración de mototaxis esperando pasajeros para llevarlos a las partes altas. Rosa menciona que prefiere caminar hasta el Mercado El Trébol y ahí tomar una combi que la transporte hasta la Estación Bayóvar. Según señala, esto es debido a que las combis van más rápido que los buses de “La Roma”. Las combis se desplazan por rutas alternativas evitando la congestión vehicular que se pueda producir en torno a los paraderos ubicados en los cruces de la Av. El Muro y Av. Ampliación con la Av. Fernando Wiesse. A estos paraderos se les conocen como “el 5” y “el 7” de Mariscal Cáceres respectivamente. Caminó 350 m aprox. y se observa una gran concentración de combis, mototaxis, comerciantes ambulantes y peatones ocupando el espacio urbano en torno al Mercado El Trébol. El “jalador”, un trabajador informal de este espacio se encuentra llamando a las personas para que suban a las distintas unidades y así las combis continúen con sus desplazamientos. El espacio urbano en torno al Mercado El Trébol presenta vías asfaltadas y veredas de concreto. Se observa vegetación en los jardines ubicados en las bermas laterales de la vía, sin embargo, se observa la carencia de árboles.

El tiempo de recorrido en combi hasta la Estación Bayóvar de la Línea 1 del Metro de Lima tuvo una duración de 15 minutos. La combi no se detuvo en el paradero autorizado, por lo que la bajada fue en el cruce de la Av. Héroes del Cenepa (antes Av. Bayóvar) con Av. Proceres de la Independencia, exponiendo a los viajeros a un riesgo por accidente vehicular. Son las 8:50 a.m. y Rosa se acerca a las máquinas de autoservicio para recargar su tarjeta del tren. Señala que usualmente encuentra una gran cantidad de personas haciendo cola para recargar sus tarjetas sin embargo en esta ocasión no había persona alguna frente a estas máquinas de autoservicio. Ingresó a la estación y caminó hasta una escalera eléctrica que permite acceder al nivel superior de la estación donde se ubica el andén. Una vez en el andén, el tiempo de espera para subir al tren fue menor a 2 minutos. Siendo las 9 a.m. no se observa una gran concentración de personas en esta estación y las personas se encuentran ocupando alrededor del 20% de la capacidad de los distintos vagones del tren. Al ingresar al tren Rosa estuvo de pie menos 5 minutos y encontró un

asiento disponible en el que se sentó durante el tiempo que quedaba de recorrido hasta la Estación Miguel Grau. El tiempo de recorrido hasta esa estación fue de 15 minutos.

Son las 9:15 a.m. y al llegar a la Estación Miguel Grau, a diferencia de la Estación Bayóvar bajamos por una escalera de concreto. Se observa que en ambas estaciones existen amplios corredores de circulación que permiten un adecuado desplazamiento para la gran cantidad de personas que ingresan y salen de estas estaciones. Caminó durante menos de 5 minutos y estando en el cruce la Av. Miguel Grau con la Av. Sebastián Lorente se observa una gran concentración de buses, combis, taxis, comerciantes ambulantes y personas. Rosa está atenta a que pase el bus que la dejará cerca a la galería donde trabaja. Subió a un bus de mayor tamaño y capacidad en comparación con las que se encuentran en José Carlos Mariátegui. Rosa señala que en este tramo de su recorrido uno debe estar alerta pues usualmente suben delincuentes a estas unidades y roban las pertenencias de los viajeros mediante la modalidad del bolsiqueo debido a que los buses van en su máxima capacidad, situación que es aprovechada por estos criminales acercándose más de lo debido a las personas que se encuentran paradas o de pie y arrebatándoles celulares, billeteras, carteras, entre otras cosas. El costo del pasaje es de S/. 1.00 y tuvo una duración de 15 minutos. Baja del bus en el cruce de la Av. Miguel Grau con el Jr. Andahuaylas, espacio urbano que se encuentra próximo al Mercado Central. Al bajar de la unidad nos encontramos en un nivel inferior respecto al anterior nodo vial mencionado por lo que caminamos 150 m aprox. hasta el puesto comercial de Rosa subiendo en primer lugar por una rampa peatonal y luego caminando por una vereda de concreto con un ancho aproximado de 3 metros en donde se observa que existen arboles de aproximadamente 3 m de altura.

En este espacio urbano se observan edificaciones de hasta 20 pisos de altura, las cuales se encuentran en un regular estado de conservación por presentar pintura deteriorada, vidrios rotos de las ventanas y suciedad general en la fachada de los edificios. El ancho de la Av. Miguel Grau es de aproximadamente 45 m, de los cuales, como se ha mencionado anteriormente, 3 m son destinados a las veredas de circulación en ambos frentes de la vía, mientras que en los paraderos ubicados en la parte baja de la vía, las veredas y rampas cuentan con un ancho de 1.50 m. Siendo las 9.30 a.m. Rosa concluye su trayecto por la mañana llegando a su puesto comercial. Rosa procede con la apertura de su local en el cual se quedará ofreciendo al público los distintos artículos de vestimenta hasta las 7 p.m., hora en la que comenzará su trayecto de regreso a casa.

## Anexo VI

### Ficha de Registro de Viaje – Ficha N°004

| Información del viajero                      |  |
|--|--|
| <b>Seudónimo*</b>                            | Luis   |
| <b>Denominación del barrio de residencia</b> | Agrupación Familiar [AF] Las Quebradas Verdes de Mariátegui  |
| <b>Composición familiar</b>                  | Vive con conviviente, 1 hijo, 4 hijastros y 6 nietastros.  |
| <b>Edad</b>                                  | 61 años  |
| <b>Ocupación</b>                             | Trabajador independiente   |
| <b>Sobre viajero</b>                         | <p>Luis llegó a la AF Quebradas Verdes de Mariátegui en el 2012 mudándose a la casa de su actual pareja y familia. Antes de eso vivía en el distrito de Independencia ubicado al Norte de Lima.</p> <p>Siempre ha trabajado de lo que se presentaba mostrando predisposición a aprender y mejorar.</p> <p>Trabaja como heladero desde el año 2004. En paralelo, por recomendaciones, realiza trabajos de refacción y acondicionamiento en las viviendas de los vecinos del barrio y en las viviendas de sus anteriores vecinos en Independencia.</p> |
| <b>Condición de residencia</b>               | <p>Vivienda de un nivel de altura de material noble (ladrillo) y material ligero (madera). La vivienda colinda por el frente con una vía vehicular afirmada de pendiente elevada.</p> <p>No cuenta con servicios básicos propios. No cuenta con desagüe. Reciben agua de camiones cisterna que reparten en cada casa de estos barrios periféricos del AH José Carlos Mariátegui.</p>   |
| <b>Rutina día de semana**</b>                | Luis prepara su día según el trabajo que consiga incluso si este se presenta el mismo día por la mañana. Usualmente los martes son sus días de descanso donde puede pasar tiempo en casa o realizando algún trabajo adicional.   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Durante el verano trabaja como heladero todos los días debido al aumento en la demanda de los productos. En invierno la situación es diferente. A pesar de que en San Juan de Lurigancho predomina el clima cálido y soleado en la mayor parte del año, los días de la semana con climas nublados y fríos, Luis busca realizar otros trabajos que le generen un mayor ingreso económico para el hogar.</p> <p>Durante su trayecto cotidiano, Luis ha priorizado vender helados dentro de los mercados “Sarita Colonia”, “1 de Setiembre”, “Santa María” y “Unión”. En este trayecto también vende helados a las personas que transitan por las calles. Todos los días que Luis realiza este trayecto, su pareja le lleva el almuerzo y se dan encuentro en la “Estación Bayóvar” de la Línea 1 del tren alrededor de la 1 p.m.</p> <p>Eventualmente, Luis debe negociar con los representantes del serenazgo y las unidades de fiscalización distrital para que le permitan continuar con su actividad comercial en el espacio público.</p> |
| <p><b>Rutina fin de semana**</b></p>               | <p>Los sábados y domingos son los días en los que se percibe un mayor ingreso por la venta de helados. Existe una mayor cantidad de personas transitando por la calle.</p> <p>Los días que Luis sale a vender helados, recoge el carrito en el local de la heladería ubicado próximo al Arco de Luis Carlos Mariátegui del paradero “El 7”.</p>  |
| <p><b>Percepción del barrio y la comunidad</b></p> | <p>Para Luis, los residentes del barrio son solidarios. Señala que “dan la mano” lo que se refiere a que puede contar con el apoyo económico y/o emocional de los vecinos. Los vecinos son colaborativos en las diferentes actividades que se realizan en favor del interés colectivo de mejorar la infraestructura de vial y peatonal de la zona.</p> <p>Luis considera que el barrio es seguro. Menciona que sus hijos pueden dejar su bicicleta o juguetes en la vía pública frente a su casa sin preocupaciones sufrir un robo.</p>  |

\*Confidencialidad y protección del participante para garantizar que su identidad e información privada no sea revelada.

\*\*Información recolectada sobre los posibles cambios en la rutina en torno a las distintas escalas temporales (día, noche, estación del año, entre otros).

| <b>Información de los desplazamientos a lo largo del día</b> |   |
|--|---|
| <b>Fecha</b>   | Viernes 4 de octubre del 2024   |
| <b>Hora de inicio</b>  | 9:00 a.m.   |
| <b>Hora de termino</b>                                       | 6:30 p.m.   |
| <b>Motivos de desplazamientos</b>                            | Trabajo   |
| <b>Modos de transporte</b>                                   | Caminata  |
|  | Bus/combi   |
|  | Mototaxi  |
| <b>Cantidad diaria de intercambios modales</b>               | 4   |
| <b>Costo diario total</b>                                    | 3 soles   |
| <b>Percepción del viaje</b>                                  | Luis señala que durante sus desplazamientos dentro del distrito de San Juan de Lurigancho percibe inseguridad derivado de robos al paso.  |
|  | Refiere que los vehículos como buses, combis y mototaxis no suelen respetar a los peatones por lo que se expone a riesgos físicos por accidentes tránsito.  |
|  | Luis camina durante aproximadamente 8 horas al día, sin embargo, considera que es bueno para su salud.  |
|  | Durante el verano considera que es agotador debido a que en su trayecto no vegetación que regule la temperatura del espacio urbano y que genere sombra durante sus breves pausas de descanso.   |
| <b>Preparación del viaje</b>                                 | Diariamente se levanta a las 7:30 a.m. para alistarse y desayunar antes de salir a trabajar. Luis debe prepararse antes de salir de casa y debe prepararse al llegar al trabajo organizando los distintos productos que ofrecerá en su recorrido del día. |
|  | En casa, su pareja es quien se encarga del cuidado del hogar por lo que Luis no se preocupa por realizar las compras de alimentos o cocinar.  |

## Ubicación de residencia del viajero

**Figura 1**

*Mapa de ubicación de la residencia del viajero y rutas de modos de transporte*



Nota. Adaptado de “[Mapa de Luis Carlos Mariátegui]”, por Google, s.f.

### **Leyenda**

- Zona de ubicación de residencia del viajero
- Rutas de vehículo privado
- Rutas de mototaxis
- ⋯ Rutas de caminata
- Curvas de nivel

## Relato etnográfico del recorrido acompañado

**Figura 2**

*Fotografía inicial del recorrido*



**Figura 3**

*Fotografía final del recorrido*



Luis sale de casa a las 9:15 a.m. luego de desayunar con su familia. No lleva prisa, se toma su tiempo. Camina hacia el paradero “La Roma” ubicado en la zona intermedia de Luis Carlos Mariátegui y próximo al Mercado El Trébol. La caminata tuvo una distancia de 800 m aprox. y una duración de 15 minutos. La vía presenta veredas de concreto angostas con anchos menores a 1 m y la calzada se encuentra afirmada. En este tramo se observan otras personas caminando tanto de bajada como de subida. Por otro lado, se observa una ausencia de árboles y vegetación. Predominan las edificaciones que 1 a 2 pisos de altura de material ligero, sin embargo, a medida que se va descendiendo, las viviendas que se observan cuentan con alturas variables de hasta 4 pisos y el material predominante de construcción es el ladrillo y concreto. Entre los vehículos que se desplazan, se observan principalmente mototaxis y vehículos particulares. Se observan gibas autoconstruidas por la comunidad con la finalidad de reducir la velocidad de desplazamiento de los vehículos motorizados. Luis señala que antes de su construcción los mototaxis manejaban a excesiva velocidad exponiendo a las personas a riesgos por accidentes vehiculares.

En el paradero “La Roma”, Luis sube al bus de la empresa con el mismo nombre. El costo del pasaje hasta el paradero “El 7” es de S/. 1.00 por persona. Este espacio urbano se

encuentra conformado por terreno natural por lo que no reúne las condiciones adecuadas para el óptimo desplazamiento de las personas. En torno a este espacio urbano se observan comerciantes ambulantes que ofertan desayunos, así como se puede observar la presencia de bodegas, restaurantes y farmacias en los primeros niveles de las edificaciones próximas a este paradero.

Luis baja en el paradero “El 7”, el cruce la Av. Ampliación con la Av. Fernando Wiese. En este nodo se ubica el Arco de Luis Carlos Mariátegui. Desde este punto camina hasta el local de helados. Intentar cruzar la Av. Fernando Wiese resulta complicado para Luis ya que debe estar atento a los vehículos que no ceden el paso a los peatones. Son las 9.40 a.m. y llega al local de helados. La preparación para comenzar con su recorrido de trabajo toma alrededor de 30 minutos. En este periodo de tiempo Luis organiza los productos que ofrecerá durante su recorrido, para ello debe colocar en primer lugar los dispositivos que permitan que el carrito de helados se mantenga frío en su interior y en segundo lugar deberá colocar en el interior del carrito la mayor cantidad de helados que venderá durante el día. Esta preparación se realiza en la berma lateral de la Av. Ampliación, frente al primer nivel de una edificación donde los dueños del local de helados han implementado una cobertura ligera de plástico para proteger los distintos carritos de los trabajadores que irán llegando al igual que Luis. Siendo las 10.15 a.m. el clima soleado es buena señal para la jornada de ventas de Luis. Comienza su recorrido caminando primero hacia la Av. Fernando Wiese, vía que principalmente recorrerá en su trayecto. Las veredas angostas no permiten que Luis camine cómodamente por lo que recurre a caminar por la calzada. En su recorrido Luis encuentra, distintas dificultades que le impiden caminar por las veredas sean por obras de construcciones, actividades comerciales que ocupan la vía pública o vehículos mal estacionados.

Luis lleva un sombrero para protegerse del sol ya que señala que durante su caminata es muy difícil encontrar sombra. En esta vía, se observa que existen árboles y áreas verdes en la berma central, sin embargo, en las veredas por donde transitan los peatones no hay vegetación. Luis continuará su recorrido hasta el Mercado “1 de Setiembre” donde ofrecerá sus productos a las personas que se encuentren al interior de este mercado. De este modo, Luis continuara su trayecto hacia el Mercado “Santa María”, luego al Mercado “Unión” y finalmente al Mercado “Sarita Colonia”. En cada uno de estos mercados Luis mantendrá una permanencia de 1 hora aproximadamente.