

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



Movilidad en bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso comparativo de su uso como medio de transporte y como herramienta de reparto en el distrito de San Isidro

TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

AUTOR(A)

Román García, Danae Lina

ASESOR

Dammert Guardia, Manuel César

Agosto, 2020

RESUMEN

Por sus condiciones urbanas y de movilidad, Lima es una ciudad que no facilita la movilidad en bicicleta a todos sus habitantes por lo que es usada como medio de transporte solo por el 1% de la población (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos, 2018). Estas mediciones no incorporan al reciente y numeroso grupo de ciclistas que la usan como herramienta de trabajo para el reparto de mercancías que son predominantemente de origen venezolano. La investigación discute y compara las diferencias en el acceso al espacio de trabajo de estos dos tipos de usuarios: “transporte” – commuter - y “reparto” – delivery-, que involucra las barreras de accesibilidad que se presentan en su camino: físicas, humanas, financieras, tecnológicas, organizacionales, temporales y socioculturales y sus negociaciones individuales y grupales, a través del estudio de la movilidad urbana cotidiana. Finalmente, se discute cómo esas diferencias reproducen desigualdades sociales en la manera de vivir y movilizarse por la ciudad entre ambos tipos de usuario.

Nos aproximamos a la movilidad en bicicleta a través de una mirada integral, tanto estructural, a nivel macro, describiendo las características socio espaciales de la ciudad, tanto urbanas, de movilidad general y ciclista en particular; y subjetiva, a nivel meso, con el análisis de interacciones y formación de grupos, y micro en sus motivaciones, narrativas, percepciones y experiencia de los usuarios aplicando una metodología mixta: cuantitativa, con el análisis de la encuesta del grupo Actibicimo 2017; y cualitativo, con la aplicación de entrevistas semi-estructuradas, observaciones participantes y etnografía móvil.

Se identifica que la movilidad en bicicleta de los repartidores es más compleja al del transporte, dada la mayor cantidad e impacto de las barreras de accesibilidad que se presentan en su camino que derivan en la generación de múltiples negociaciones individuales y grupales para lidiar con ellas. Estas son percibidas y vividas en base a su condición de ciclista, que se desplaza en una ciudad y sistema de movilidad general fragmentado y riesgoso, y, sobre todo, por su condición de trabajador en situación de precariedad y de migrante. Estas diferencias producen desigualdades entre ambos donde el commuter, dadas sus características socioeconómicas y recursos, accede en bicicleta de mejor manera a sus espacios de trabajos, otros dentro de la ciudad y a relaciones sociales que desea; mientras aquellos que lo hacen por necesidad, como el delivery, esta es una experiencia limitante y desgastante tanto física como mentalmente.

Palabras clave:

Movilidad urbana cotidiana, barreras de accesibilidad, etnografía móvil, bicicleta, herramienta de trabajo/delivery, medio de transporte/commuter

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis no habría sido posible sin el amor, apoyo y aliento de mis padres, Glorita y Orlando, el ejemplo de constancia de mi hermano, Orlando, las sonrisas y besitos con baba de Samin, mi chinichurri.

Los mensajes y acompañamiento, muchas veces a distancia, de mis amigas Danika, Gabriela, Fiorela, Karol, Helen, María Grazia, Adia, Jessica y Amy.

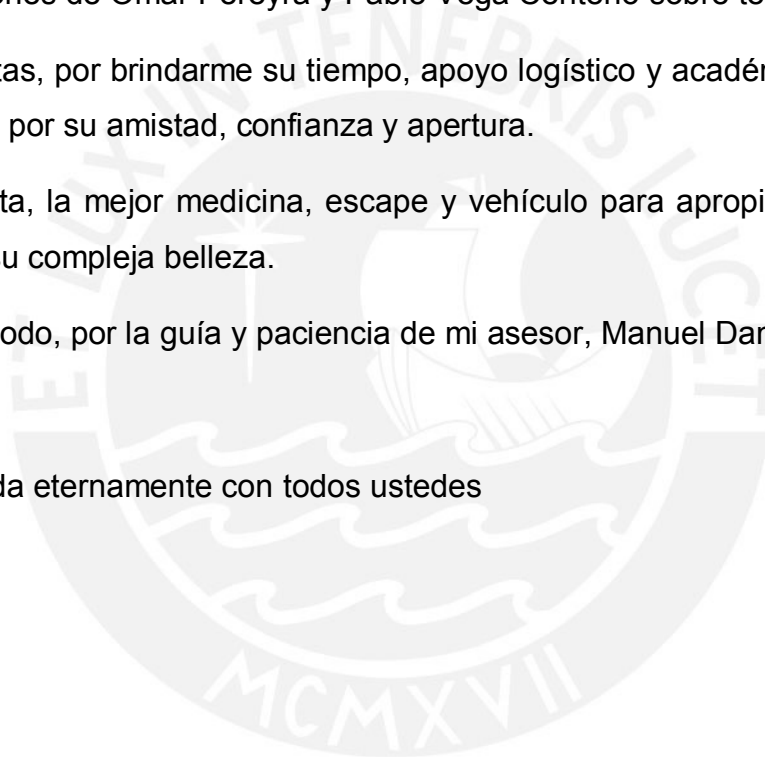
Las lecciones de Omar Pereyra y Pablo Vega Centeno sobre temas urbanos

Los ciclistas, por brindarme su tiempo, apoyo logístico y académico. Los chicos de Rappi, por su amistad, confianza y apertura.

La bicicleta, la mejor medicina, escape y vehículo para apropiarme de Lima y conocer su compleja belleza.

Y, sobre todo, por la guía y paciencia de mi asesor, Manuel Dammert.

Agradecida eternamente con todos ustedes



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	I
CAPÍTULO 1	
DEBATES TEÓRICOS SOBRE LA MOVILIDAD URBANA COTIDIANA.....	1
1.1. Enfoque de la elección racional	1
1.1.1. Diseño urbano	2
1.1.2. Costos y Beneficios.....	3
1.2 El enfoque de movilidad	3
1.2.1 Hábitus de clase social	6
1.2.2 Subcultura.....	9
1.2.3 Movilidad para acceder a espacios de trabajo.....	15
1.3 Vacíos en la literatura:.....	16
1.4 Propuesta analítica de la investigación	17
1.4.1 La ciudad fragmentada	18
1.4.2 Movilidad urbana cotidiana	19
1.4.3 Acceso y barreras de accesibilidad.....	21
1.4.4 Negociando con las barreras de accesibilidad: Estrategias y tácticas.....	23
CAPÍTULO 2	
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA	27
2.1 Pregunta de investigación:	27
2.2. Procedimiento metodológico	28
2.2.1 Primera etapa – Observaciones de campo	30
2.2.2 Segunda etapa: ingreso a campo	34
2.2.3 Aplicación de herramientas y análisis.....	36
2.2.4 Preguntas de investigación y fuentes de información	42
CAPITULO 3	
CONTEXTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN LA CIUDAD DE LIMA ..	44
3.1 Contexto urbano socioespacial de la ciudad	45
3.1.1 Características espaciales	45
3.1.2. Características sociales	46
3.2 Contexto urbano de movilidad en la ciudad	49
3.2.1 Relación entre movilidad y territorio.....	49
3.2.2 Rasgos centrales de los patrones de movilidad: usos principales y tipos desplazamientos	51
3.2.3 Sistemas de transporte en la ciudad.....	54
3.2.4 Infraestructura ciclista	65

3.3 Conclusiones	77
CAPITULO 4	
PERFIL E HISTORIAS DE VIAJE	79
4.1 Tipo 1: La bicicleta como medio de transporte	80
4.1.1. Perfil general.....	80
4.1.2 Momento pre viaje, viaje y post viaje	89
4.2 Bicicleta como herramienta de trabajo – El delivery	97
4.2.1 Perfil general.....	97
4.2.2 Momento pre viaje, viaje y pos viaje	105
4.3 Conclusiones	116
CAPÍTULO 5	
LOS RECORRIDOS.....	121
5.1 Tipo 1: La libertad de elegir	123
5.1.1. De la diversidad, la bicicleta: Santiago	123
5.1.2. Entre autos y baches: Percy.....	129
5.1.3 En constante peligro: Carlos.....	143
5.2 Tipo 2: Ante la imposibilidad de comprar una moto	156
5.2.1 Manipulando la aplicación: Ramón.....	156
5.2.2 Conectado con los compatriotas: Carlos	167
5.2.3 Entre el amor y el odio hacia la bicicleta: Jesús	177
5.3 Conclusiones.....	198
CAPITULO 6	
NARRATIVAS Y REDES	204
6.1 Tipo 1: Uso de la bicicleta como medio de transporte	205
6.1.1 Narrativas: Quien se moviliza en bicicleta es un agente de cambio.....	205
6.1.2: Interacciones: “Me sentía solo y empecé a buscar grupos”.....	211
6.2 Tipo 2: El delivery, quien usa la bicicleta como herramienta de trabajo	218
6.2.1 Narrativas.....	218
6.2.2 Interacciones: “Rappi es un mini Venezuela”	221
6.3 Conclusiones.....	229
CONCLUSIONES	234
BIBLIOGRAFÍA.....	239
ANEXOS.....	263
Anexo 1:	252

Anexo 2:	253
Anexo 3:	254
Anexo 4:	255
Anexo 5:	256
Anexo 6:	257
Anexo 7:	258

TABLA DE ILUSTRACIONES

Tablas

Tabla 1: Perfil del usuario de bicicleta en Lima 2010 al 2018.....	I
Tabla 2: Porcentaje de individuos, de acuerdo a la zona donde reside, que se movilizan en bicicleta.....	IV
Tabla 3: Escalas analíticas para comprender el acceso en bicicleta al espacio de trabajo en el distrito de San Isidro	29
Tabla 4: Mapeo de infraestructura ciclista	31
Tabla 5: Entrevista a expertos	32
Tabla 6: Caracterización de los ciclistas que se moviliza en San Isidro	32
Tabla 7: Grupos ciclistas en la ciudad.....	33
Tabla 8: Grupos de activismo ciclista seleccionados.....	34
Tabla 9: Grupos de delivery de la aplicación Rappi.....	36
Tabla 10: Entrevista a encargados del grupo Bicommuters.....	37
Tabla 11: Lista de entrevistados. Bicicleta como medio de transporte (Grupo 1).....	38
Tabla 12: Lista de entrevistados. Bicicleta como herramienta de trabajo (Grupo 2)	39
Tabla 13: Etnografía móvil	42
Tabla 14: Preguntas de la investigación y fuentes de información	43
Tabla 15: Propósito de viajes.....	51
Tabla 16: Costo de transporte, en soles y porcentaje, de acuerdo al nivel de ingresos.....	53
Tabla 17: Porcentaje de uso de medios de transporte de acuerdo a las características socioeconómicas de la población en Lima Metropolitana	61
Tabla 18: Edad en la que aprendió a manejar	86
Tabla 19: Resumen de barreras de accesibilidad percibidas	119
Tabla 20: Resumen general.....	119
Tabla 21: Aplicación de Etnografía móvil.....	122
Tabla 22: Resumen de barreras de accesibilidad experimentadas.....	199
Tabla 23: Resumen de la experiencia de los dos tipos de usuarios	201
Tabla 24: Mapeo de redes y grupos ciclistas en la ciudad de Lima	213
Tabla 25: Narrativas e interacciones.....	232

Ilustraciones

Ilustración 1: Distrito de San Isidro y su ubicación en Lima Metropolitana.....	VI
Ilustración 2: Conceptos teóricos utilizados.....	25
Ilustración 3: Concentración espacial de grupos socioeconómicos en territorio de Lima Metropolitana y Callao al 2004	47
Ilustración 4: Ingresos socioeconómicos de acuerdo al distrito.....	48
Ilustración 5: Zonas de acuerdo a generación y atracción de viajes.....	51
Ilustración 6: Densidad de generación y atracción de pasajeros en tránsito masivo	52
Ilustración 7: Posesión de vehículos privados de acuerdo a la cantidad de ingresos que tiene el individuo.....	54
Ilustración 8: Venta e inmatriculación de vehículos livianos (2018 y 2019).....	60
Ilustración 9: Medio de transporte que utiliza para ir a su centro de trabajo, oficina o centro de estudio.....	61
Ilustración 10: Cartera de Proyectos a mediano plazo. Conectividad de 190 km. de ciclovías.	67
Ilustración 11: Red total de 1084 kilómetros de ciclovías (Cartera de largo plazo)	67
Ilustración 12: Ciclovías en Lima hasta noviembre del 2018	69
Ilustración 13: Uso de la bicicleta en la región	75
Ilustración 14: Porcentaje de viajes realizados en base a la cantidad, en kilómetros, de infraestructura construida.....	75
Ilustración 15: Tenencia de vehículos por hogar en Lima y Callao, 2012 - 2015.....	76
Ilustración 16: Sexo de los censados.....	81
Ilustración 17: Edad del ciclista.....	81
Ilustración 18: Población ciclista por zonas	82
Ilustración 19: Población ciclista por distrito	83
Ilustración 20: Ocupación del ciclista	84
Ilustración 21: Ingresos mensuales	84
Ilustración 22: Finalidad de uso	85
Ilustración 23: Motivaciones para movilizarse en bicicleta	85
Ilustración 24: Espacios por los que optan movilizarse.....	86
Ilustración 25: Percepción de problemas en convivencia vial.....	87
Ilustración 26: Espacios por donde se movilizan los ciclistas en Lima	87
Ilustración 27: Cantidad de amigos que se movilizan en bicicleta.....	89
Ilustración 28: Distribución según sexo de la población venezolana	98
Ilustración 29: Distribución según edad de la población venezolana	98
Ilustración 30: Nivel educativo alcanzado	99
Ilustración 31: Población venezolana ocupada según rama de actividad	100
Ilustración 32: Población venezolana asalariada según condición de contrato laboral	100
Ilustración 33: Promedio de horas de trabajo por semana de la población venezolana según sexo.....	101
Ilustración 34: Ingreso promedio mensual de la población venezolana según sexo y edad.....	101
Ilustración 35 Envío de remesas de la población venezolana	102
Ilustración 36: Espacios de experiencias de discriminación por parte de la población venezolana.....	102

Ilustración 37: Trayecto en ciclovías de Santiago (1.2 km.- 6 minutos).....	128
Ilustración 38: Trayecto por áreas verdes de Santiago (1.2 km, 6 minutos)	129
Ilustración 39: Primera ruta realizada por Percy – 7.6 km	142
Ilustración 40: Segundo trayecto realizado por Percy – 7km.....	143
Ilustración 41: Recorrido de Carlos, 9.66 km.	155
Ilustración 42: Trayecto de Ramón.....	167
Ilustración 43: Recorrido de Carlos	177
Ilustración 44: Recorrido de Jesús	197

Fotografías

Fotografía 1: Ciclorruta de segregación dura: Avenida Universitaria: Distrito de San Miguel	71
Fotografía 2: Ciclobanda Avenida Argentina – Cercado de Lima, respectivamente	72
Fotografía 3: Andas Cicloadaptadas. Avenida Mariano Cornejo – Pueblo Libre	73
Fotografía 4: Carril ciclopreferente en el distrito de San Isidro	74
Fotografía 5: Screenshot del día promedio de Rubén.....	111
Fotografía 6: Ciclovía Avenida Universitaria.....	134
Fotografía 7: Ciclovía Avenida Mariano Cornejo.....	136
Fotografía 8: Ciclovía Rivera Navarrete	145
Fotografía 9: Hombre con bicicleta encima de colina cercana a la casa de Carlos.....	148
Fotografía 10: Esperando junto a Carlos y otro ciclista en la avenida Angamos	151
Fotografía 11: Ramón amarrando su bicicleta a un poste durante entrega.....	161
Fotografía 12: Carlos esperando al cambio de semáforo junto a otro ciclista	169
Fotografía 13: Punto de encuentro de los Delivery en la Avenida Rivera Navarrete...186	
Fotografía 14: Jesús y Alonso saliendo del distrito de San Martín de Porres	190
Fotografía 15: Participantes grupo Bicicommuters	215
Fotografía 16: Salida Bicicommuters, respetando las señales de tránsito	216
Fotografía 17: Grupo Bicicommuters con un serenazgo de la Municipalidad de San Isidro.....	217
Fotografía 18: Delivery venezolano descansando mientras que los demás conversan	223
Fotografía 19: Mochilas apiladas y bicicleta estacionada	224
Fotografía 20: Deliverys arreglando una bicicleta.....	224
Fotografía 21: Uso de la ciclo vía de Salaverry, bermas, infraestructura	227

INTRODUCCIÓN

La bicicleta es el vehículo contemporáneo que permite la movilidad de los habitantes urbanos de una manera más humana y sostenible (Dextre et al. 2013; Herce 2019), minimizando las externalidades negativas del uso excesivo del auto privado como la contaminación, siniestralidad, uso desproporcionado del espacio, entre otros, promoviendo el crecimiento económico, el cuidado del ambiente y el bienestar de las personas facilitando su acceso a los bienes y servicios que ofrece la ciudad (Montezuma 2003, Rodríguez & Cruz Moreno en Singh et al. 2018). Por lo que ha sido promovida como medio de transporte desde diferentes instancias, adquiriendo relevancia y valor por autoridades¹ y opinión pública², así como por varios sectores de la población que han empezado a adquirir esta práctica.

Sin embargo, en el caso de Lima, se registra desde el 2010 que aproximadamente el 1% de la población total usa la bicicleta como medio de transporte para dirigirse principalmente a su centro de trabajo y, en menor medida, al de estudios. Esta cifra supone un aumento con relación a los resultados del Plan Maestro de Transporte Urbano del 2005, donde se registraba que solo el 0.5% la usaba con esta finalidad. El perfil predominantemente es el masculino joven, donde el 1.5% total de hombres la usa a comparación del 0.5% del total de mujeres (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018) y más del 60% del total de usuarios tienen entre 18 a 30 años (CAF 2013; Pastor 2009; Tantaleán & García 2016).

Tabla 1: Perfil del usuario de bicicleta en Lima 2010 al 2018

Año	% Total	Sexo (Porcentaje del total de personas de cada grupo)		Edad (Porcentaje del total de personas de cada grupo)		
		M	F	18-29	30- 44	45- +
2010	1.1	S.l	S.l	S.l	S.l	S.l
2011	1	1.5	0.2	1.1	0.8	1.1
2012	0.9	1.2	0.3	0.4	0.9	2
2013	0.8	1.5	0.1	0.6	1	0.8
2014	0.8	1	0.1	1	1	1
2015	0.9	1	0	1	2	0
2016	0.6	0.4	0	0.2	0.3	0.4

¹ El actual alcalde de la ciudad, Jorge Muñoz, en su primer día de trabajo, se movilizó en bicicleta a la Municipalidad Metropolitana de Lima buscando promover su uso (Ver Anexo 1)

² Su uso ha sido relacionado con el cuidado del medio ambiente (Ver anexo 2)

2017	1.1	1.1	0.3	1.1	0.3	1.3
2018	1.1	1.5	0.5	0.8	0.8	2.3

Fuente: Elaboración propia en base al Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2010-2018

Estas investigaciones no han incluido la reciente y significativa adhesión de otros usuarios de la bicicleta, como los repartidores, ciclistas que la usan como herramienta de trabajo para recoger y entregar productos; es decir, para reparto. Por ejemplo, de solo una de las aplicaciones que existen, el caso de Rappi, se calcula que alrededor de 100 000 repartidores, principalmente hombres jóvenes migrantes de origen venezolano, trabajan en los siete países de América Latina donde funciona: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Uruguay (Gestión 13/08/2019).

Junto a ello, dada su naturaleza cuantitativa, estos estudios han registrado y expuesto la movilidad en bicicleta como una práctica homogénea. No obstante, todas las movilidades son diversas, al ser vividas, realizadas y experimentadas de maneras diferentes por sus usuarios, las cuales varían de acuerdo a sus características sociodemográficas específicas, motivaciones, espacios donde se moviliza y lugares a los que busca acceder, en los que aparecen limitaciones que influyen y marcan su experiencia de movilidad, volviéndola más o menos difícil de desarrollar (Jirón & Mansilla 2013).

De esa manera, estas movilidades no solo reflejan las maneras diferentes en que las personas se relacionan socialmente para cambiar de lugar en la ciudad, sino las formas en que las ciudades son vividas, ya que las condiciones espaciales, como las características físicas del entorno³, y ciclos temporales, pre-establecidos (biológicas o ambientales) o establecidos (organizacionales) de la ciudad organizan y son organizadas por las actividades cotidianas del individuo, que influyen en el antes, durante y después de su desplazamiento (Gutiérrez 2010, 2012), siendo incorporadas y reproducidas a través del cuerpo al movilizarse por la ciudad (Aguilar 2016 en Jirón e Imilán Ojeda 2019).

³ En el contexto de globalización autores como Harvey 1994 han considerado que las limitaciones del tiempo y espacio han sido superadas gracias al desarrollo de tecnología de transporte y comunicaciones, donde el tiempo ha conquistado al espacio. Sin embargo, este proceso no ha ocurrido de manera homogénea por lo que ha impactado de manera diferenciada en individuos y grupos sociales (Massey 1995 en Jirón e Imilán Ojeda 2019)

Estas diferencias en la movilidad urbana no solo expresan la experiencia individual de la persona que se desplaza por la ciudad, sino que a partir de esta, de lo particular y diverso, se pueden generar explicaciones generalizables que trasciendan la mera descripción de situaciones específicas; permitiendo no solo construir un cuerpo de evidencia teórica (Gutiérrez 2012: 66), sino también revelar una gran dimensión de la desigualdad social urbana, ya que este es un fenómeno que se evidencia no solo en las diferencias materiales de las condiciones de residencia de los individuos, sino también en su carácter dinámico, relacional y fluido, experimentado y vivido cada día en los desplazamientos que las personas realizan para acceder a las oportunidades que necesitan y desean, donde sus experiencias se enmarcan y relacionan, a su vez, con las diferencias que existen entre grupos sociales, donde determinadas personas tendrán un mejor acceso a ciertas relaciones y lugares, participando plenamente de las actividades sociales que deseen y necesiten; mientras que otras no (Cebollada & Avellaneda 2003; Cass et al. 2005; Manderscheid 2009; Ohnmacht et al. 2009; Jirón 2007a, 2009a; Jirón & Mansilla 2013, 2014; Rodríguez 2008).

De esa manera, la investigación analiza y compara las diferencias y, por tanto, las desigualdades que se desprenden, en la movilidad urbana en bicicleta de estos dos tipos de usuarios: quienes la usan para desplazarse al trabajo; al que denominaremos “commuter”, y quienes la utilizan como medio de desplazamiento y también como herramienta de trabajo en el servicio de reparto a domicilio, en adelante “delivery”. En ambos casos, el espacio laboral se localiza en San Isidro.

Para una adecuada aproximación, delimitación y análisis de nuestro caso de estudio, nos basamos en la propuesta de Gutiérrez y Minuto (2007), relacionada a nuestro marco teórico, para centrarnos en una práctica de viaje específica que surge del cruce de tres variables: El tipo de viaje – o finalidad del desplazamiento-; el grupo social y el tipo de territorio. El resultado es el acercamiento a un “modelo” de experiencia de movilidad, que, en nuestro caso, permite entender la movilidad urbana cotidiana en bicicleta de estos dos tipos de usuarios por la ciudad centrándonos en *hombres jóvenes (grupo social)* que

se desplazan a su *espacio de trabajo (tipo de viaje)*, en el distrito *urbano (tipo de territorio)* de San Isidro.

Caso de estudio: Hombres jóvenes, de 20 a 30 años, que se movilizan en bicicleta hacia su espacio de trabajo en el distrito de San Isidro

Se eligió el distrito de San Isidro por dos razones fundamentales: Su ubicación y su importancia funcional en la ciudad. Por un lado, este forma parte de los distritos que se ubican en el área denominada “Lima Centro”⁴, zona donde se localiza la mayor cantidad de personas que se movilizan en bicicleta - aproximadamente el 2.6% del total de la población (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018).

Tabla 2: Porcentaje de individuos, de acuerdo a la zona donde reside, que se movilizan en bicicleta.

Año	% Total	Zonas			
		Centro	Este	Norte	Sur
2010	1.1	S.I	S.I	S.I	S.I
2011	1	1.8	1.4	0.9	0.4
2012	0.9	1	0	2.2	0.4
2013	0.8	1.2	0.4	0.8	0.7
2014	0.8	1	0	1	0
2015	0.9	2	1	0	1
2016	0.6	0	0	0.4	0.9
2017	1.1	1.1	0.7	0.7	0.8
2018	1.1	2.6	0.6	0.3	0.8

Fuente: Elaboración propia en base a Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2010-2018.

Además, es un centro urbano de escala global por la presencia de actividades empresariales e informáticas de las principales firmas nacionales y multinacionales del país que genera una gran cantidad y diversidad de empleos pues necesita desde personal calificado hasta trabajadores no especializados para que este funcione adecuadamente (Sassen 1999, Chion 2002, Avellaneda 2008). Por eso tiene el mayor número de empleados tanto de la urbe como de su área, “donde el total de empleados es más del doble de la que habita y

⁴ Este término es comúnmente utilizado para designar la división de los distritos de Lima por zonas de acuerdo a su antigüedad, ubicación, servicios y características socioeconómicas.

trabaja” (Gonzales de Olarte et al 2011: 38, 40). Esta característica deriva en una alta densidad de atracción de viaje a nivel metropolitano; es decir, genera una gran cantidad de movimientos desde diferentes lugares de la ciudad⁵ (Vega Centeno et al 2019).

También, este distrito resalta por haber sido uno de los primeros en la ciudad en implementar infraestructura y políticas a favor de la movilidad en bicicleta contando con ciclovías exclusivas, señalización exclusiva, semáforos, estacionamientos, infladores, espacios de espera, entre otros, por lo que es un punto de referencia importante en cuanto a políticas de movilidad de esta naturaleza tanto en el país como a nivel internacional⁶.

A su vez, esta elección permite a la investigación dialogar y complementar la mirada de los estudios urbanos sobre la ciudad al pensarla más allá que un conjunto de lugares céntricos, estáticos, funcionales y complementarios unos a otros, sino como un todo que funciona y cobra vida gracias a que sus diferentes partes se relacionan cuando las personas se movilizan diariamente sobre ella para realizar sus actividades cotidianas (Vega Centeno 2003; 2006).

⁵ De acuerdo al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2018) San Isidro atrae viajes de Ate Vitarte, San Martín de Porres, Surco, Comas, Villa el Salvador, Villa María del Triunfo, Los Olivos, San Juan de Miraflores, Callao y Lima.

⁶ Distrito de San Isidro: finalista del premio internacional por promover la movilidad sostenible (Ver Anexo 3)

Ilustración 1: Distrito de San Isidro y su ubicación en Lima Metropolitana



Fuente: Elaboración Orlando Román García 2020

Nos centramos en hombres jóvenes usuarios por razones metodológicas, ya que, como se señaló, estos representan la mayoría de usuarios de bicicleta dentro de la ciudad, y su movilidad en este vehículo es fundamental para el desarrollo de su principal actividad cotidiana: el trabajo, pues, por un lado, el Tipo 1 o “commuter”, la usa como su principal medio de transporte para acceder al trabajo y, por otro, el Tipo 2 o “delivery”, como medio de transporte y como herramienta de trabajo para recoger y entregar pedidos. De este último

nos enfocamos en aquellos que trabajan con la aplicación Rappi ya que, de las existentes (Uber, Glovo Eats), es la única que permite a sus asociados movilizarse en bicicleta mientras que las otras exigen uso de motocicletas.

Del primer grupo, algunas de sus experiencias, prácticas y estrategias ya fueron analizadas en ciudades de baja tasa de uso como Londres (Aldred 2010, 2012, 2013, 2014) y Nueva Delhi (Anantharaman 2017), así como en el contexto latinoamericano (López 2011, Salcedo- Torres 2016, Mancilla 2018, Salas 2018a, 2018b; Pérez & Landin 2019). En cuanto al segundo, los delivery, las investigaciones sobre movilidad se han realizado principalmente en la ciudad de Nueva York (Kidder 2005, 2006a, b; 2009a, b; Fincham 2006, 2007, 2008, y Wehr 2009); mientras que en el caso latinoamericano, los estudios se han centrado en analizar las condiciones laborales (del Bono 2019, Negri 2019). Donde la particularidad e importancia de nuestra investigación es el análisis comparativo de la movilidad urbana cotidiana entre estos dos tipos de usuarios de bicicleta a través de las barreras de accesibilidad y sus negociaciones individuales y grupales.

Esta comparación es importante ya que en el caso latinoamericano, como Lugo (2013) y Noach & Van Belzen (2017) mencionan, aquellas personas que participan de las decisiones y políticas de infraestructura ciclista son quienes poseen tiempo y la utilizan no por necesidades económicas, donde el ser acosado o discriminado por conductores de vehículo motorizado puede ser la primera experiencia de ese tipo para una persona privilegiada. En muchas ocasiones, su presencia y prácticas suelen marginar e invisibilizar otras formas de movilidad que se dan por necesidad, como las poblaciones pobres, quienes por sus circunstancias no pueden o desean atender a estas reuniones, dificultando su inclusión en la investigación, políticas y activismo ciclista. Además, crean discursos donde la idea de normalizar la bicicleta o implementar más infraestructura eliminará la brecha existente entre ambos grupos pero muchas de estas acaban reflejando o agravando dicha situación.

También, la movilidad, en general, y en bicicleta, en particular, han recibido poca atención en los estudios urbanos y sociales en Perú y América Latina, a pesar que, la primera, la movilidad, sea una práctica social y culturalmente

significativa (Cresswell 2008, 2010) con impactos en los individuos sobre su relación con y de vivir la ciudad (Jirón 2007a, Jirón 2009a, b; Jirón & Mansilla 2013, 2014) y no un tiempo muerto (Jirón & Imilán 2018). Y, la segunda, la bicicleta, sea un vehículo que aminora problemas urbanos actuales como la congestión, contaminación y siniestralidad; permite la apropiación y uso de los espacios públicos (Dextre & Avellaneda 2014), el desplazamiento a una escala más humana y ecológica (Lynch 1960, Augé 2009, Dextre et al. 2013, Gehl 2014) y sobre todo, incentive la independencia, felicidad y libertad humana (Augé 2009).

En ese sentido, la investigación analiza, describe y compara la movilidad urbana cotidiana de los dos tipos de usuarios de bicicleta mencionados a través del análisis de las barreras de accesibilidad que se presentan en su viaje y las negociaciones individuales y grupales que construyen. Este permite conocer sus interacciones cotidianas, la relación de la movilidad con otras áreas de su vida y, especialmente, las diferencias y, por tanto, desigualdades, que existen entre ambos usuarios en su manera de desplazarse y vivir la ciudad.

De esa manera, la investigación cuestiona y visualiza otras formas de desigualdad social que se generan en el espacio urbano a través de las prácticas móviles realizadas, las barreras de accesibilidad y negociaciones individuales y grupales de estos dos tipos de usuarios. Para ello, utilizamos la propuesta de Jirón & Mansilla (2013) para analizar la movilidad urbana cotidiana como parte de la vivencia cotidiana que cobra relevancia con personas y contextos espacio-temporales particulares. En el estudio ha sido necesario referirnos a la nacionalidad de nuestra población de análisis ya que es un elemento necesario tanto de contextualización para entender las diferencias existentes.

La tesis está organizada en siete capítulos. El primer capítulo plantea los debates teóricos sobre la movilidad urbana cotidiana en bicicleta, los estudios realizados a nivel mundial y regional, los vacíos existentes y nuestra propuesta teórica. El segundo expone las preguntas de investigación y la aproximación analítica y metodológica. El tercero, describe el contexto en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta en Lima; es decir, condiciones socio espaciales y de

movilidad de la ciudad en el que se desarrolla esta práctica. El cuarto describe las barreras de accesibilidad percibidas de cada tipo de usuario de acuerdo a su perfil; es decir, características socioeconómicas, en su pre-viaje, motivaciones, posibilidades de movilidad y acceso; viaje – recorrido - y post viaje, lugar de arribo de ambos tipos de usuarios. El quinto describe los recorridos que atraviesan para acceder a sus espacios de trabajo en el distrito de San Isidro; o sea, las barreras de accesibilidad que experimentan y las negociaciones individuales que implementan. El sexto analiza las narrativas que han construido e interacciones que han establecido especialmente con sus semejantes, lo cual les ayuda a justificar y mantener su movilidad; es decir, negociaciones individuales y grupales. Finalmente, se presentan las conclusiones.



CAPÍTULO 1

DEBATES TEÓRICOS SOBRE LA MOVILIDAD URBANA COTIDIANA

El enfoque que ha predominado en la literatura sobre la movilidad en bicicleta se ha centrado en aquella que se realiza de la vivienda hacia el espacio de trabajo, aspecto en el que se enmarca nuestra investigación, enfocándose, en la mayoría de casos, solo en un tipo de usuario: el que la utiliza como medio de transporte o “commuter”, usualmente jóvenes profesionales de clases medias y altas; mientras que con relación a quienes la usan también como herramienta de reparto, “los delivery”, su experiencia de movilidad ha sido idealizada, en el contexto americano, y dejada de lado para exponer el aspecto laboral, en el caso latinoamericano.

Los estudios presentados en la presente sección enmarcan la movilidad en bicicleta de estos dos tipos de usuarios en contextos de baja tasa de uso, siendo agrupados en dos bloques cuyos vacíos serán respondidos en la investigación: El enfoque de la elección racional y el enfoque de movilidad, posicionando nuestra propuesta analítica en este último.

1.1. Enfoque de la elección racional

El enfoque de la elección racional, para el estudio de la movilidad en bicicleta al trabajo ha predominado en áreas como el transporte, la ingeniería, arquitectura, geografía, economía, entre otras, donde el concepto de movilidad ha sido usualmente confundido y reemplazado por el de transporte (Jirón e Imilán 2018, Herce 2019). A pesar de que ambos conceptos comparten la misma unidad de estudio: el desplazamiento de las personas y sus bienes entre lugares, que requieren superar una distancia física en el territorio; en otras palabras, el viaje, la abordan de manera distinta (Gutiérrez 2012: 65 - 67).

Por un lado, el transporte analiza el viaje a través de una visión macro, técnica y territorial, centrándose en el vehículo y las infraestructuras que permiten o restringen el desplazamiento de las personas midiendo el tiempo, la velocidad, comodidad, seguridad, entre otros, donde el movimiento en sí es un

tiempo muerto, sin relevancia a estudiar (Miralles- Guasch 2002, Montezuma 2003, Gutiérrez 2010).

Por otro, la movilidad remite a una visión micro y subjetiva del viaje centrándose en el individuo como actor y protagonista de la gestión de su territorio espacial (Urry 2016) analizando la suma de desplazamientos que realiza de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado (Miralles- Guasch 2002) independiente de la infraestructura que utilice posicionando a los individuos en su realidad socioeconómica y espacial, permitiendo observar sus problemas de accesibilidad en sus desplazamientos (Montezuma 2003). Por eso, esta mirada amplia los estudios de transporte (Miralles- Guasch 2002).

Desde este enfoque, los estudios sobre movilidad en bicicleta hacia el trabajo en países de baja tasa de uso como Australia, Estados Unidos, Inglaterra han aplicado principalmente metodologías cuantitativas como las encuestas para el recojo de información. A través de variables previamente establecidas, estudian la percepción de seguridad, comodidad y rapidez. De esa manera, se asume que la movilidad de los habitantes urbanos en este vehículo se realiza reproduciendo pasivamente el diseño urbano o en base a un análisis de costos y beneficios.

1.1.1. Diseño urbano

Entre las revisiones de literatura sobre la movilidad en bicicleta en el campo del transporte resaltan las realizadas por Heinen et al. (2009) y Piage et al. (2015). Se concluye que los commuters prefieren espacios urbanos de uso mixto donde encuentren otros espacios funcionales como tiendas, oficinas, restaurantes, hospitales y casas multifamiliares; sin espacios de parqueo de autos, vías con dos líneas de tráfico motorizado, menor velocidad de circulación, con una infraestructura ciclista conectada, rutas con menos tráfico o con buenas señales de tránsito (como carteles y semáforos) así como ciertas facilidades en sus centros de trabajo, como parqueos, duchas, lockers y, fundamentalmente, un espacio donde cambiarse.

A pesar que teórica e idealmente prefieran espacios mejor asfaltados y ciclovías exclusivas no consideran que estas sean determinantes para que se movilicen. Estas investigaciones concluyen que la percepción subjetiva sobre la seguridad es la variable más importante para que uno desee moverse en bicicleta, la cual depende de las preferencias y experiencia del ciclista y sus características socioeconómicas.

1.1.2 Costos y Beneficios

Los habitantes urbanos toman decisiones para definir sus desplazamientos a partir de un conjunto de variables como la eficacia, el confort, seguridad, ahorro, y otras de naturaleza simbólica que tienen implicancias en la elección de su modo de movilidad. Entre las principales razones para moverse en bicicleta señalan principalmente la presencia de infraestructura ciclista que provee seguridad, así como la flexibilidad, eficacia, rapidez, practicidad del vehículo que les permite ejercitarse y mejorar su salud; ahorrar dinero, evitar la congestión y contaminar menos. En cuanto a los costos se menciona la mayor exposición al peligro, el esfuerzo realizado y la preocupación por la apariencia en los espacios de trabajo, los códigos de ropa y la posible pérdida de status en sus círculos sociales. No obstante, al igual que en el apartado anterior, estas variables y su influencia en la movilidad en bicicleta depende de la experiencia y características sociodemográficas de los usuarios (Heinen et al. 2009, Piage et al. 2015).

Si bien estas miradas sobre la movilidad urbana cotidiana permiten entender de manera sintetizada y, hasta cierto punto, consensuada el impacto de ciertas características urbanas de la ciudad y de los costos y beneficios para la movilidad en bicicleta al espacio de trabajo, los estudios reconocen el rol de la evaluación subjetiva del usuario; por ello, es necesario analizarla no desde variables predeterminadas sino a partir de una mirada que humanice esta práctica.

1.2 El enfoque de movilidad

A pesar de encontrarse presente en todos los procesos y prácticas sociales del ser humano, la movilidad ha sido ignorada en los estudios sociales (Urry 2012). Estas ocurren y necesitan del movimiento espacio-temporal para ser concretadas (Sheller & Urry 2006 en Manderscheid 2009). Es a partir de la propuesta de Urry (2012) que el enfoque de movilidad ha logrado importantes implicancias teóricas, metodológicas y prácticas al cuestionar la sociología tradicional, que entendía lo social en base a situaciones estáticas y limitadas, para estudiarlo desde las prácticas móviles.

A partir de una aproximación interdisciplinaria Jirón y Mansilla conjugan las preocupaciones sociales de la sociología; con el análisis de inequidad, poder y jerarquías; con los espaciales de la geografía, a través del estudio de territorio, límites y escalas; y culturales de la antropología, incluyendo los discursos, representaciones y esquemas de los sujetos (Jirón & Mansilla 2014) En ese marco, esta perspectiva conecta el análisis de los sujetos, espacios y significados (Sheller 2014).

El movimiento es un objeto de estudio en sí mismo (Jirón 2007a), es considerado como una práctica social y culturalmente significativa (Cresswell 2006, 2008) que afecta la experiencia de los individuos o grupos sociales y la forma en que será constituida la realidad social (Urry 2012). Por tanto, las moviidades reflejarán y reproducirán las inequidades sociales existentes (Cresswell 2008, Urry 2008). Este es un bien perpetuamente escaso y desigualmente distribuido, siendo “el principal factor estratificante de nuestros tiempos postmodernos” (Bauman 1998: 2, traducción propia).

Para esto es importante tomar en cuenta dos elementos. Primero, la movilidad, como todos los procesos sociales, involucra la presencia y participación de seres humanos y objetos. Ambos deben integrar el análisis ya que los objetos no son solo experimentados por la subjetividad humana sino que pueden funcionar como actantes; no necesariamente dominando o encontrándose subordinadas a las prácticas humanas, sino formando parte de la agencia del ser humano en el mundo social. En otras palabras, el uso y significado de estos objetos variará y repercutirá en su movilidad y, por tanto,

en la construcción de lo social (Latour 1993 en Urry 2012). Segundo, las movilidades son diferentes (Adey 2006) tanto desde el punto de vista en el que nos centremos (información, migración, turismo, espacial, urbana, etc.) como de las experiencias y significados atribuidos así como desde las características sociales del individuo (Jirón 2009a).

Este enfoque al analizar lo subjetivo del movimiento, necesita de nuevos métodos de investigación donde no solo observe y acompañe al objeto de estudio mientras se mueva sino que permita capturar reacciones o situaciones, performar el movimiento e, incluso, interactuar y conversar con los objetos de estudio acerca de lo que están haciendo. Entre esos nuevos métodos se encuentra la etnografía móvil, los itinerarios de movimiento, los diarios de movilidad, las cartografías, las historias de viaje, entre otras (Elliot, Norum & Salazar 2017; Jirón e Imlán 2018).

Movilidad urbana cotidiana

El enfoque de la movilidad aplicado a los estudios urbanos analiza el movimiento como una forma de habitar la ciudad (Urry 2008). Es una performance en el territorio urbano; una práctica social de desplazamiento, que implica la reiteración frecuente de comportamientos que define un patrón, un modelo conforme a las condiciones del contexto social, espacial y temporal en el que se desarrolla (Gutiérrez 2012). En otras palabras, es una práctica social y culturalmente significativa ya que la interrelación entre el acto de moverse entre locaciones (la práctica); los significados simbólicos atribuidos (representaciones) y lo vivido (experiencia) por parte de los individuos y/o grupos sociales tienen un impacto en la realidad social (Cresswell 2006).

Desde este enfoque, los estudios realizados sobre la movilidad urbana en bicicleta pueden ser divididos en tres categorías: la movilidad como hábitus de clase social, la movilidad como subcultura y la movilidad como acceso a servicios. Las dos primeras se complementan entre sí; la primera, se ha centrado principalmente en estudiar al profesional de clases medias que se moviliza en bicicleta, mientras que la segunda ha estudiado la movilidad en

bicicleta como una subcultura en sí en el sistema de movilidad en general, y a los deliverys o “repartidores ciclistas” como una subcultura particular de la movilidad en bicicleta, especialmente en la ciudad de Nueva York. Y, en cuanto a la tercera, la movilidad como acceso, ha predominado el estudio comparativo de usuarios con ubicaciones geográficas distintas en ciudades de América Latina, como Santiago y México D.F.

1.2.1 Hábitos de clase social

Basada en la teoría de Pierre Bourdieu (1984), los estudios consideran la movilidad urbana como un espacio social y cultural jerárquicamente organizado donde las condiciones de la posición en la estratificación social, o pertenencia a una “clase social” de los individuos determinará sus disposiciones que constituirán un “hábitus ambulante”. Es definida como una estructura estructurante, un sentido del juego o nociones socialmente construidas donde se observan representaciones, preferencias, relaciones, elecciones y limitaciones de acción de los individuos, que los guían sobre lo que es posible y oportuno de ser y hacer con y en el espacio público a la hora de movilizarse, desarrollando estrategias para continuar con su práctica, las cuales a su vez reproducirán su condición de clase (García Jérez 2016).

Por ejemplo, la sensación de ser una elección libre depende del estrato social y las características del individuo (Aldred 2015). Aldred & Jungnickel (2014) con su estudio en Londres, hallan que los usuarios de clase social medias y alta y con ocupaciones profesionales, los “commuters” la consideran como una decisión personal, racional y libre; mientras que, la clase trabajadora como una falta de opción; un estilo de vida deliberado que no ha sido tomado conscientemente, sino que es una actividad necesaria y obligatoria por no contar con otras opciones.

Steinbach et al. (2011), con el caso de Londres, señalan que la etnia y la “clase” son condiciones importantes para que se desarrolle dicho set de disposiciones o hábitos donde la identidad del individuo es afín a determinadas ideas y significados. En el caso de los commuters se encuentra relacionada a

una sensibilidad burguesa preocupada por la autonomía, cuidado del cuerpo y el ambiente; mientras que para grupos sociales minoritarios, como negros y árabes, es considerada como inapropiada al ser relacionada con la pobreza y lo infantil. Por ello, su uso depende de las oportunidades que tiene el individuo para poder performar en el espacio público (Green et al. 2012; Steinbach et al. 2011).

Más allá del rol que juegan las sensaciones de control, poder, adrenalina y logro, que se desprenden de ella, para continuar con su uso (Aldred 2010, 2013a, 2015), esta práctica (y la formación del hábitus) comienza y se mantiene principalmente por el rol de las personas cercanas con las que el ciclista interactúa, en otras palabras, su entorno social: familia, vecinos, pareja (Chatterjee et al 2013, Mancilla 2018), grupo de amigos, compañeros de trabajo (Aldred & Jungnickel 2014) y grupos ciclistas (Lugo 2013, Furness 2005). Ellos, usualmente de su misma “clase social”, son el soporte emocional y la fuente de transmisión de conocimiento e información que el usuario necesita, ya que a través de la interacción se le expone la idea que es una práctica común o un estilo de vida deseable (Chatterjee et al 2013) para, luego, desarrollar un sentimiento de pertenencia, adquiriendo una “identidad ciclista” (Lugo 2013). Por eso, no solo las infraestructuras físicas/materiales son la que sostienen la movilidad en bicicleta sino esa “infraestructura humana” que lo alienta a continuar (Lugo 2013).

Los commuters desarrollan “distinciones defensivas” (Anantharaman 2017). Estas son estrategias, narrativas éticas e interacciones, fluidas y constantemente negociadas a través de la acción individual y colectiva que se basan en un estilo de vida y consumo determinados que les ayuda a ser reconocidos como personas instruidas o innovadoras, diferenciarse de las clases bajas, legitimar su movilidad y mantener su status en sus círculos cercanos y frente al Estado (Aldred 2010, 2012, 2015). Para ese fin, utilizan indumentaria y objetos como ropa; formal - ejecutiva, para ser relacionados a su profesión, status y ocupación social, o deportiva. En cuanto a la bicicleta, las elegirán con canastillas, caras, de marca o Fixed para distinguirse de las clases bajas que usan bicicletas baratas, como las montañeras (Aldred 2012, 2013a,

2015; Anantharaman 2017). También recurren a la adquisición de conocimientos de mecánica, demuestran sus habilidades y performan con la bicicleta en la pista para que sean percibidos como personas que saben cómo conducir o deportistas (Aldred & Jungnickel 2014).

En cuanto a las narrativas, los commuters tienden a relacionar su práctica con la moralidad; es decir, a nociones de responsabilidad que caracterizan al “buen ciudadano” o, como denomina Aldred (2010) “un ciudadano ciclista”. Este es descrito como aquel que se involucra activamente en el cuidado del medio ambiente (Furness 2005, Aldred 2010; Steinbach et al 2011, Green et al. 2012, Anantharaman 2017); la independencia y eficiencia, ya que maximiza su tiempo de movilidad cuidando y manteniendo su salud física y mental (Aldred 2010); conoce y forma parte de la ciudad (Aldred 2010; Green et al. 2012), está conectado con y preocupado por su comunidad al no contaminar ni provocar accidentes de tránsito (Aldred 2010) y es crítico pues su uso va en contra de lo impuesto por el capitalismo, individualismo y la cultura de consumo (Furness 2005).

Es decir, es una movilidad que posee beneficios e impactos individuales y colectivos, tanto a escala local y global, que promueve la responsabilidad y compromiso del individuo con los problemas sociales contemporáneos (Aldred 2010). Estas narrativas se construyen de manera implícita o explícita en contraste con el uso del auto privado, catalogada como egoísta, inmoral y disfuncional (Green et al. 2012) y son exitosas al marcar diferencia con las razones de las clases bajas: esta es una decisión elegida para velar por el bien común y no por la falta de recursos económicos. De esta manera, transforman su significado, una de privación al de auto mejora, disfrute y ambientalismo, para defender y retener su estatus y privilegio de clase (Aldred 2013a, Anantharaman 2017).

Estas distinciones son la base para su interacción con determinado tipo de ciclistas: aquellos que se asemejan con sus prácticas, narrativas y estilo de vida, reproduciendo activamente las desigualdades sociales que se materializarán en grupos de activismo ciclista. A través de discursos, aparentemente inclusivos y equitativos - como “el derecho a usar el espacio

público”, “la libertad de movimiento” y cuidado del ambiente - , buscan legitimar su práctica sin perder su status de clase social. Esto deriva en un poder simbólico donde sus demandas son atendidas por el gobierno, influyendo en la dirección de infraestructura e intervenciones ciclistas, las cuales se ubicarán principalmente en sus zonas de residencia, dejando de lado las áreas con menores recursos (Anantharaman 2017; Aldred & Jungnickel 2014).

En ese sentido, en su intento de crear ciudades de clase mundial, los commuters dependen del contraste con la identidad estigmatizada de los ciclistas pobres para hacer escuchar su voz y legitimar socialmente su hábitus, o su movilidad en bicicleta, sin perder su legitimidad y poder de clase social (Anantharaman 2017). No obstante, en este proceso no logran del todo implementar otras facilidades, como es el caso de estacionamientos, donde aún las bicicletas son consideradas como un elemento amenazante (para los motoristas y residentes) o amenazado (por los dueños) impactando directamente sus decisiones de movilidad (Aldred & Jungnickel 2013).

1.2.2 Subcultura

La movilidad urbana en bicicleta ha sido estudiada y entendida como una subcultura en los estudios de movilidad en general, mientras que los delivery han sido considerados como una subcultura dentro de la cultura específica de movilidad en bicicleta. Esta aproximación analiza, explica y describe los códigos simbólicos y las prácticas que se originan y desprenden de la experiencia de movilidad diaria que ayudan a entender a profundidad temas de identidad, la formación de relaciones interpersonales y la creación de comunidades alternativas (Jensen 2009, Vannini 2010). En ellas ha predominado el uso de observaciones participantes y de etnografías móviles y visuales.

1.2.2.1 Subcultura del Commuter

La movilidad en bicicleta en contextos de baja tasa de uso, donde el auto es el medio de transporte predominante en el espacio público, ha sido relacionada

a lo anormal, excéntrico, inferior, riesgoso, incómodo, extenuante y el fracaso social, y con grupos socialmente excluidos: pobres/ homeless, adolescentes, estudiantes, mujeres y migrantes (Furness 2005; Oosterhuis 2016). Sin embargo, en los últimos años, se ha convertido en una subcultura aceptada e incentivada.

Esta subcultura se construye en base a prácticas y significados determinados muchas veces contradictorias entre sí (Mancilla 2018). En cuanto a las prácticas de movilidad, Sánchez (2016) sostiene que las particularidades de la cultura ciclista de cada ciudad pueden observarse a partir de las performances que realizan los individuos en el espacio público, al ser la adaptación constante entre el cuerpo, la bicicleta y las infraestructuras. Estas se relacionan y reelaboran mutuamente durante cada trayecto, cambiando de un lugar a otro y a través del tiempo.

Mancilla (2018), a través de un análisis etnográfico en Buenos Aires expone diferentes técnicas que los ciclistas utilizan, como el ser predecible y tratar de “leer” las acciones de las otras personas, pre visualizando movimientos, manteniendo atención en el trayecto, observando las condiciones materiales y pensando en lo inesperado; es decir, se realiza una lectura constante de lo que está ocurriendo que, con el tiempo, forma un hábito, una habilidad, una manera de interactuar con los demás, de hacer y transitar. Así mismo, señala que la regulación de velocidades, de frenar o pedalear en determinados momentos, girar la cabeza para observar alrededor y atrás, zigzaguear obstáculos es una estrategia constante.

Junto a este estudio, encontramos el realizado por López (2011) en la ciudad de México que recolecta una diversa cantidad de experiencias de movilidad en bicicleta por dicha ciudad, los commuters alegan manejar de manera agresiva para contrarrestar el trato recibido por parte de otros conductores y sentir adrenalina mientras se traslada. También es común ignorar los semáforos en rojo.

En cuanto a los significados, todas aquellas personas que usan la bicicleta son consideradas y/o se consideran parte de este grupo, de esta subcultura, que, en general, resulta en un conjunto abstracto y heterogéneo de perfiles y

significaciones. Por ello, como menciona Mancilla (2018), la manera en cómo nos acercamos a utilizar la bicicleta influye en las relaciones que estableceremos, en las percepciones que tendremos del entorno urbano y sobre todo, sobre la auto identificación como ciclista urbano. Por eso, los usuarios ciclistas, de acuerdo a la finalidad e interacciones, formarán grupos y redes diferentes y particulares: algunos se reunirán para hacer deporte, otros buscarán activamente influir en las políticas públicas, realizarán salidas, piruetas, etc.

En el caso de los grupos ciclistas, los commuters se agruparán y afianzarán en organizaciones partiendo de sus conexiones, recursos y, sobre todo, de una necesidad y preocupación individual por su seguridad que la convertirán en un reclamo político a través de la atribución de diversos significados como el cuidado del medio ambiente, el derecho a usar la ciudad y solucionar problemas de tráfico (Novo de Azevedo & Jones 2013; Rojas et al. 2018). Sin embargo, lo hacen para defender sus intereses particulares de clase social (Anantharaman 2017).

Entre sus estrategias se encuentran el realizar salidas grupales para visibilizarse y demandar facilidades que, a su vez, funcionarán como un punto de referencia para el desarrollo de un sentimiento de pertenencia y seguridad individual y colectiva (Furness 2005, Aldred 2013b, Novo de Azevedo & Jones 2013; Aldred & Jungnickel 2014, Salcedo-Torres 2016, Mancilla 2018). Estos grupos se encuentran en varias ciudades del mundo, como Lima, con el caso de Cicloaxión, las cuales articulan alianzas con contactos internacionales y locales, planteando soluciones como organización, abriendo canales de apertura de dialogo para participar en las políticas urbanas (Rojas et al. 2018). De acuerdo a Salcedo-Torres (2016), con el caso de México D.F., esta participación ciudadana es facilitada por las redes sociales, como el internet, blogs, etc., donde el diálogo físico se genera a través de lo virtual y regresa de forma inversa, complementándose mutuamente.

Esta subcultura institucionalizada del commuter ha tomado un rol importante en los cambios urbanos de diversas ciudades alrededor del mundo. Por ejemplo, a fines del siglo XIX en Ámsterdam – Países Bajos y Copenhague -

Dinamarca, estos grupos relacionaron la bicicleta con los valores de la ciudadanía liberal y burguesía, como la independencia, el autocontrol, la decencia, responsabilidad y disciplina, y, a través de estas prácticas grupales y su demanda por facilidades lograron legitimarla y establecerla como el principal medio de transporte dentro de sus ciudades, así como convertirla en símbolo de identidad nacional (Kuipers & Giselinde 2012, Oosterhuis 2016).

Observando el caso de Brasil, Tarikian (2017) sostiene que estos grupos han logrado alterar hasta cierto grado la lógica del planeamiento urbano, generando que las autoridades opten y fomenten modos activos de movilidad. Sin embargo, como se observó en los anteriores casos, no existen resistencias visibles ante estas iniciativas por parte de la élite; especialmente a la implementación de ciclovías, ya que la continúan considerando como un grupo frágil y pequeño.

Es suma, estos grupos han logrado institucionalizar su subcultura, relacionando la movilidad en bicicleta con su identidad de clase media o alta, desarrollando habilidades, narrativas, prácticas y estrategias para movilizarse, constituyéndose como una comunidad que provee identidad, seguridad y legitimidad a sus participantes, así como potenciales actores que reformen y moldeen la estructura urbana de sus ciudades a través de su visibilización y valorización con respecto a otras movilidades similares.

1.2.2.2 Subcultura del delivery

La cultura del delivery es considerada como una subcultura dentro de la cultura de movilidad en bicicleta, una de las tantas variantes de esta práctica. Ha sido ampliamente estudiada por Kidder (2005, 2006a, b; 2009a, b) Fincham (2006, 2007, 2008) y Wehr (2009), enfocándose en grupos existentes en Estados Unidos e Inglaterra, respectivamente. Y, en el caso latinoamericano, su estudio se ha centrado en las condiciones de trabajo, sobre todo, en la ciudad de Buenos Aires (ver Negri 2019 y del Bono 2019), si bien no exponen

la experiencia de movilidad, explican en qué contexto y términos se desarrolla esta práctica⁷.

Los estudios señalan que estos usuarios se movilizan en bicicleta básicamente para ganar dinero a través de la realización de reparto (Kidder 2009a). Se encuentra compuesto por grupos minoritarios, especialmente migrantes - en el caso latinoamericano, venezolanos (Negri 2019, del Bono 2019) - indocumentados, personas con record criminal, problemas de abuso de drogas o sin educación formal, que la eligen por la falta de opciones laborales (Fincham 2008, Kidder 2009a, Wehr 2009). No obstante, a medida que pasa el tiempo generan una conexión emocional con esta práctica (Fincham 2008) por la aparente libertad y autonomía que este les permite (Negri 2019, del Bono 2019) ya que trabajan fuera de oficinas, evitan horarios fijos, un mando superior (Kidder 2006a), pueden vestirse, comportarse y estar en espacios y personas que eligen (Wehr 2009).

En esta subcultura los participantes no diferencian las horas de trabajo del tiempo libre u ocio; donde la dicotomía entre su vida y el trabajo desaparece al no considerarla solo como un trabajo para vivir; es decir, no existe una alienación en la concepción marxista a la hora de realizarlo, sino es un estilo de vida y la fuente principal de su identidad personal (Fincham 2006, 2007; Kidder 2006a, b, 2009a).

A pesar de las malas condiciones en las que se lleva a cabo, ya que la perciben como una práctica sucia, solitaria, con baja recompensa monetaria y riesgosa⁸, resaltan, normalizan y minimizan esta última considerándola como la parte divertida del trabajo y como una recompensa simbólica de su estilo de vida, que se mide en la peligrosidad de realizar viajes rápidos y eficientes que dejan de lado la seguridad corporal (Kidder 2009a).

En cuanto a sus prácticas, optan por manejar en rutas que agilicen sus entregas. Estas dependen de su capacidad aeróbica, la fuerza con la que

⁷ Ver Capítulo 4: "Perfiles e historias de viaje" para más información.

⁸ De acuerdo a Fincham (2006) los delivery son quienes tienen mayores probabilidades de sufrir accidentes que cualquier otro trabajo que se realiza en Estados Unidos. Así mismo, se exponen al aire contaminante, el sonido de cláxones y la descarga de frustración de los conductores (Kidder 2006a)

pedalean y las habilidades y capacidades espaciales que desarrollan. Tienden a manejar con asertividad y agresividad, con conocimiento sobre cuándo y cómo quebrar las leyes de tránsito, cómo mover su bicicleta y acceder espacialmente a determinados espacios (Kidder 2009a). También, suelen optar por manejar contra el tráfico, subirse a veredas, manejar entre autos o a una velocidad adecuada junto a ellos, evitar moverse por el lado derecho – ya que existe la posibilidad de apertura de puertas- y se colocan al frente del tráfico para que los vean. Gracias a estas pueden realizar su trabajo y no tener accidentes de tránsito (Kidder 2006a, Fincham 2006, Wehr 2009).

Los repartidores no conceptualizan el tráfico como un set de reglas, sino como un conjunto de problemas que debe ser constantemente resuelto a través de su quiebre o evasión cuando se topan con peatones, carros o semáforos. Se conciben como un elemento que se encuentra por encima del tráfico, donde otros deben seguir las normas de tránsito excepto ellos para su preservación corporal y laboral. Es por eso que poseen más libertad de moverse en la ciudad, donde las barreras y estructuras materiales no limitan su movilidad sino que son utilizadas a su favor al ser reconstruirlas diariamente a través del significado que les otorgan y las prácticas que realizan (Kidder 2009a, b).

También, forman redes, con sus compañeros de trabajo, en base a su práctica, desarrollan un sentimiento de pertenencia y una identidad basada en su trabajo como ocupación riesgosa y no convencional; en otras palabras, comparten experiencias y códigos culturales similares. Por ello, es usual que realicen competencias y carreras entre sus integrantes simulando la manera en que conducen cuando deben realizar entregas; o sea, existe un alto nivel de coherencia individual y grupal (Fincham 2007, Kidder 2009a). E, incluso, llegan a formar grupos de presión para exigir mejores condiciones laborales (Wehr 2009, Negri 2019 y del Bono 2019).

De esta sección podemos concluir que esta subcultura es una comunidad donde sus participantes comparten su identidad, códigos y prácticas similares relacionadas a su actividad de delivery que no solo representa su trabajo, sino su estilo de vida. A comparación del tipo de ciclista anterior, si bien utilizan la

bicicleta como un instrumento que representa sus intereses de grupo, su finalidad es el de mejorar sus condiciones laborales.

1.2.3 Movilidad para acceder a espacios de trabajo

Finalmente, la tercera manera en que se ha utilizado el paradigma de movilidad, y donde se enmarca nuestro trabajo de investigación, es el acceso a espacios de trabajo a través del uso de la bicicleta de usuarios que bien residen en espacios distintos en la ciudad, son de diferentes grupos socioeconómicos o de género en las ciudades latinoamericanas de México (Pérez & Landin 2019) y Chile (Salas 2018).

Se concluye que la movilidad urbana cotidiana en bicicleta no solo reproduce la situación social desde el cual las personas eligen realizar esta práctica, donde para algunos es una opción, mientras que para otros es una oportunidad para salir de sus zonas de residencia (como enfrentan la barrera financiera), si no también se profundiza en el acceso diferenciado a la ciudad que se vive a través de las diferentes barreras que los individuos deben atravesar para llegar a sus espacios de trabajo; es decir, en su experiencia de movilidad y en la calidad de su movimiento (Salas 2018, Pérez & Landin 2019).

En cuanto a las barreras de accesibilidad dado que las ciudades latinoamericanas no cuentan con una planificación a escala metropolitana, por lo que las iniciativas son marcadamente diferentes correspondiendo a la disponibilidad de recursos locales, se reproduce y profundiza las experiencias diferenciadas desiguales y, por tanto, se construyen estándares de calidad de vida diferenciados de acuerdo al espacio en el que la persona resida. Por eso, las personas que viven más lejos de los centros donde se encuentran los servicios y espacios de trabajo de la ciudad, tienen una movilidad más larga y deficiente; mientras que quienes más conectados se favorece su movilidad en bicicleta (Salas 2018, Pérez & Landin 2019). Cabe resaltar que los estacionamientos y la conexión a otros medios de transporte facilitan o

restringen la movilidad de quienes residen en las periferias de las ciudades (Pérez & Landin 2019).

1.3 Vacíos en la literatura:

De acuerdo a lo revisado, la relevancia de estudiar la movilidad en bicicleta, como medio de transporte al trabajo y como herramienta de trabajo, permite entender el movimiento como una práctica social y culturalmente significativa que evidencia los significados, interacciones y estrategias diferentes de estos dos tipos de usuarios que impactan, de manera diferenciada, en la formación de su identidad personal, interacciones y estrategias. No obstante, se han encontrado algunos vacíos dentro de estos análisis.

El primer vacío identificado es que estos se han centrado en estudiar una parte de todo lo que implica la movilidad urbana en bicicleta. Bien parten de una mirada estructuralista, donde el contexto material de la ciudad, como infraestructuras y opciones de transporte, la moldean; o, de una mirada fenomenológica, subjetiva, que parte de la experiencia y significados que el habitante construye sobre la práctica. En ese sentido, es necesaria que ambas miradas sean usadas, que se complementen entre sí y así entender la movilidad en bicicleta de una manera integral.

El segundo vacío se observa en que estos estudios consideran la movilidad urbana en bicicleta como algo importante para la vida del individuo, al ser una práctica realizada de manera frecuente- diaria que influye en la formación de su identidad personal como en su interacción con otros; no obstante, no es analizada como una actividad primordial que marca y se encuentra involucrada en la organización de sus actividades cotidianas dentro de la ciudad; es decir, aquella que marca su experiencia de su vida urbana.

Tercero, especialmente en el caso de quienes la usan como medio de transporte “los commuters”, los estudios no han tomado en cuenta la experiencia de movilidad en sí. Si bien se describe algunas prácticas de movilidad estas no explican el por qué se realizan de ese modo, a qué tipo de problemas responden. Mientras que en los delivery la práctica ha sido

considerada sobre todo en los estudios realizados en Nueva York pero no la experiencia en sí, además, con la presente investigación observaremos que estas cambian de acuerdo al contexto en el que se desarrollen, como sugiere Mancilla (2018).

Finalmente, los estudios que se han desarrollado sobre las barreras de accesibilidad que se presentan en el recorrido de diferentes ciclistas, si bien han comparado la experiencia de movilidad de poblaciones en base al género, ubicación de la residencia y nivel socioeconómico, no hay estudios que analicen las diferencias que se generan con migrantes que también la usan. Sobre este último punto, la movilidad en bicicleta ha sido estudiada desde el punto de vista laboral (ver Negri 2019 y Del Bono 2019), mas no desde la experiencia de movilidad urbana.

En ese sentido, para abordar estos vacíos proponemos conceptos teóricos que permitan entender la movilidad urbana cotidiana como una práctica que se desarrolla en realidades espacio- temporales diferentes- y, desiguales-, que son influidas por las características específicas del individuo. Por eso, nos aproximaremos a nuestro caso de estudio desde una perspectiva integral donde: (1) esta *movilidad* es una práctica de desplazamiento que ocurre en el tiempo y el espacio urbano; (2) que le permite atravesar una *ciudad fragmentada* (3) donde se encuentra con diversas *barreras de accesibilidad para acceder* a determinadas actividades, bienes, personas y lugares importantes para el desarrollo de su vida cotidiana (4) por lo que *negociará* con otros, a través de *estrategias y tácticas*, de acuerdo a sus *características socioeconómicas* para lograrlo.

1.4 Propuesta analítica de la investigación

La investigación percibe la movilidad urbana cotidiana como un momento significativo con implicancias tanto en el desplazamiento como en la experiencia de vivir la ciudad. Esta no ocurre de manera fluida y uniforme, sino que es una experiencia afectada por las condiciones materiales del entorno por el que se moviliza y las socioeconómicas del individuo (Jirón & Mansilla 2013).

En el siguiente apartado se presentan los conceptos teóricos utilizados en la investigación: ciudad fragmentada, la movilidad urbana cotidiana, accesibilidad (y sus barreras) y negociaciones, forman una aproximación a la experiencia de exclusión social urbana desde la movilidad en bicicleta entre ambos tipos de usuarios - el commuter y el delivery -.

1.4.1 La ciudad fragmentada

Una de las principales características de las ciudades latinoamericanas es la fragmentación de su territorio. Esto ha sido producto de dos procesos: La discontinuidad de expansión de la trama urbana por las migraciones masivas del campo a la ciudad (De Mattos 2002) y la revalorización de determinadas áreas de la ciudad para el funcionamiento de centros económicos (Chion 2002). Esto ha derivado en la formación de diversos fragmentos, separados entre sí por sus funciones y elementos socio espaciales (Jirón & Mansilla 2014)

Existen espacios en la ciudad ligados a redes globales de información y capital con impacto metropolitano (Castells 2000, Chion 2002), y otros, marginados, sin acceso a los beneficios de la globalización capitalista y que dependen de los primeros (De Mattos 2006, Massey 1995). Así como espacios con relativa autonomía y separados espacialmente de otros, donde ciertos grupos sociales escogen residir utilizando dinámicas de exclusión y distanciamiento, donde las diferencias y fracturas sociales se reflejan en el espacio físico. En ese sentido, la ciudad latinoamericana es una ciudad fragmentada y segregada unida por autopistas que limitan la unificación del conjunto urbano (Borsdorf 2003, Fani 2011 en Jirón & Mansilla 2014).

Se ha identificado tres formas de intervenciones urbanas que fragmentan la experiencia en la ciudad: la presencia de estructuras discontinuas en la extensión urbana; políticas públicas de desarrollo urbano que priorizan la circulación del auto privado como medio de transporte en la ciudad, y la mala calidad de las intervenciones públicas, las cuales son diferentes según las zonas de la ciudad y los grupos sociales a los que se dirige (Jirón & Mansilla 2014).

Este tipo de ciudad impacta de manera diferenciada en la relación de los habitantes con el espacio urbano así como en la organización de su vida cotidiana. Los habitantes urbanos no solo ocupan los barrios donde residen sino que se desplazan de manera constante por la ciudad para llegar a otros espacios en la ciudad, uniendo los fragmentos espaciales de la ciudad a través de su movilidad espacial (Vega Centeno 2005). Por eso, esta ruptura no solo es espacial y social, sino también subjetiva, ya que afecta nuestra concepción y experiencia cotidiana de la “ciudad”, que es constituida de manera discontinua, atomizada y fragmentada espacial y temporalmente (Jirón 2007a, 2009a, b; Jirón & Mansilla 2014).

Esta experiencia urbana fragmentada también impactará en la manera en que el tiempo será vivido y organizado ya que los procesos del sistema económico global, a través de sus organizaciones, asignan determinados ritmos en la ciudad y, por tanto, en la vida de las personas. Por eso, los habitantes de la ciudad se verán forzados a organizar su vida cotidiana en actividades cada vez más básicas y especializadas (Jirón 2007a, Jirón & Mansilla 2014), buscando nuevas maneras para moverse de maneras más eficientes y rápidas, optando por estrategias individuales más que colectivas para unir estos pedazos de su vida cotidiana (Vega Centeno 2006).

1.4.2 Movilidad urbana cotidiana

La movilidad es uno de los aspectos más importantes de la vida urbana contemporánea ya que asegura la conexión de los habitantes a distintas áreas funcionales de la ciudad y, por tanto, permite el desarrollo de su día a día (Jirón 2007a). Para esta investigación, y en base a Gutiérrez (2012), Imilan & Jirón (2018) y Singh et al. (2018) definiremos la movilidad urbana cotidiana como aquella práctica social que estudia el viaje o el desplazamiento material de personas y bienes que requieren superar una distancia física para acceder a actividades, personas y lugares y, así, satisfacer una necesidad o deseo.

La movilidad del individuo expresa el uso cotidiano del territorio urbano a través de su apropiación en la práctica de desplazamiento. Esta varía de

acuerdo a las condiciones objetivas donde las desarrolla; como la cantidad, distribución y calidad de infraestructura, servicios de transporte y espacios funcionales en el territorio; así como por las condiciones subjetivas; o sea, requerimientos, necesidades y capacidades del individuo para satisfacerlos (Gutiérrez 2012, Jirón & Mansilla 2013).

De esa manera se resalta que si bien el estudio de la movilidad efectivamente se materializa en viajes y desplazamientos en el espacio físico, su comprensión e interpretación no se agota solo en lo material; es decir, en o desde los “lugares” donde se inicia y termina, como la perspectiva del transporte, sino que ahonda en la experiencia y significado otorgados al mismo, ya que esta es a su vez el resultado de la conexión entre representaciones, opciones y elecciones de desplazamiento que posee un grupo social (Gutiérrez 2012: 66).

Las prácticas y experiencias de movilidad no serán homogéneas; ya que son desarrolladas y vividas de manera diferente de acuerdo a las condiciones socioculturales y espaciales del individuo (Jirón 2007b, Jirón & Singh 2017, Imilán & Jirón 2018). En estas se manifestará las consecuencias diferenciadas en las que se ha construido la ciudad (Jirón 2009a) y qué negociaciones implementan los grupos sociales para subvertir el orden y límites impuestos por el urbanismo actual para unir los fragmentos espaciales en los que la ciudad y, por tanto, su realidad, han sido espacial y temporalmente divididas (Jirón 2007a, 2009a; Jirón & Mansilla 2013, 2014).

Junto a ello, esta perspectiva incluye en su análisis aquellos viajes que el individuo conoce que se pueden hacer y los que considera posible a realizar, a parte de los que efectivamente se realizan. Por eso, la movilidad urbana cotidiana visibiliza tres universos analíticos de la posición del sujeto para desplazarse en un contexto social determinado: Uno, la movilidad concebida, el conjunto de representaciones sobre las opciones de viajes que la persona conoce en su contexto social. Dos, la movilidad efectiva, las opciones de viaje que la persona considera posibles para sí mismo y, tres, la movilidad realizada, los viajes que la persona selecciona y realiza, y que finalmente es la parte visible de este universo desigual de movilidad (Gutiérrez 2012).

Por eso, este paradigma abre la posibilidad de entender y estudiar lo que muchos estudios de transporte, a través de estadísticas no muestran, como las posibilidades de movilidad, la cantidad de viajes, el esfuerzo del viaje (difícil o fácil), las amenazas que se presentan en la realización del viaje, si se satisfacen deseos o necesidades del viaje, etc. Por eso, este concepto no solo explica la lógica de los desplazamientos, sino también las interacciones entre aspectos materiales e inmateriales que hacen posible la movilidad y el acceso del sujeto a determinados espacios, fines, actividades y personas (Gutiérrez 2012).

1.4.3 Acceso y barreras de accesibilidad

Como se explicó, el habitante urbano se movilizará por la ciudad con la finalidad de *acceder* a lugares, personas, actividades y bienes y, así, realizar su vida cotidiana. Con *acceso*, nos referimos a lo teleológico y biográfico de la práctica de movilidad; o sea, la finalidad por la que se realiza: satisfacer deseos o necesidades, concretando actividades más allá de la llegada a lugares (Gutiérrez 2010).

Entonces, el propósito de la movilidad urbana no son los desplazamientos en sí mismo, sino la capacidad de los individuos de acceder a los recursos de la ciudad (Salas 2018) que, en nuestro caso de estudio, es el de acceder a su espacio de trabajo en San Isidro, para esto, tomaremos en cuenta los estacionamientos o puntos de llegada finales, ya que “el fin del movimiento es llegar y no se llega si no se estaciona”. (Herce 2019: 22). Así para medir esta capacidad de acceso es necesario tener un parámetro o variable cualitativa que nos ayude a indicar la facilidad o dificultad que las personas tienen para acceder a dichos recursos o espacios en la ciudad, por ello, optaremos por el concepto de *accesibilidad* (Esteban y Sanz 2006 en Pérez & Landin 2019).

El concepto de accesibilidad complementa al de acceso al centrar su atención en *cómo* las personas llegan a determinados lugares; analizando las infraestructuras que atraviesan y los medios que usan para desplazarse; *ponderando la facilidad o dificultad del camino*, a través de la presencia de

barreras, que los individuos viven/experimentan para llegar a dichos espacios y realizar sus servicios o actividades (Gutiérrez 2010, Jirón & Mantilla 2014). Esta toma como base las condiciones socioculturales del individuo, quien la vivirá de manera diferente y desigual y, por tanto, desarrollará significaciones simbólicas distintas sobre la ciudad así como prácticas de movilidad para superar dichas barreras (Jirón 2009b, Gutiérrez & Minuto 2007, Jirón & Mansilla 2013).

Los viajes de los habitantes urbanos no ocurren de manera fluida, como otras formas de movilidad –la transmisión de información en redes virtuales–, sino que se encuentra condicionada por diversos factores o barreras que son limitaciones que irán apareciendo y desapareciendo a lo largo del camino, ocurriendo solo en uno o varios momentos, y a diferentes escalas, condicionando la experiencia de movilidad de los individuos, quienes las transgredirán, arreglarán, eliminarán, disminuirán o reforzarán (Jirón 2007a, Jirón & Mansilla 2013).

Estas barreras no son solo materiales, como distancia, aspecto y condición de los espacios, entre otros, sino también invisibles que influye en la manera en que las personas organizarán su movilidad en la ciudad para acceder a las actividades, lugares y personas que desean. Entre ellas encontramos: Uno, las barreras financieras, la capacidad de costear vehículos o elementos necesarios para la movilidad. Dos, las organizacionales, actividades principales o complementarias que rigen el desarrollo de la vida cotidiana. Tres, temporales, donde el factor tiempo y condiciones naturales afectan la toma de decisiones, como el día, las estaciones, horarios y duración de viajes. Cuatro, habilidades humanas o las capacidades requeridas para desplazarse en formas específicas. Cinco, tecnológicas, o la (in) capacidad de utilizarla para facilitar o “aprovechar” el viaje en beneficio propio (Jirón & Mansilla 2013). Seis, las socioculturales, refieren las características socioeconómicas del individuo y su sentimiento de pertenencia o no al lugar y a otros (Jirón 2009a); en el caso de movilidad, puede ser descrita como la sensación de falta de convivencia vial, sensación de invisibilidad en el espacio público, agresión desde otros medios de transporte- automóviles, ciclistas y peatones, cuando las ciclovías son usadas como estacionamientos vehiculares o aceras, el transporte público que

no respeta al ciclista (Salas 2018). Siete, las barreras físicas (Jirón & Mansilla 2013) o espaciales (Salas 2018), con la inexistencia de ciclovías, señalización, bici estacionamientos, iluminación, calidad de pavimentos, así como las características del entorno inmediato o equipamientos. Y, ocho, de acuerdo a la literatura, la de género (Jirón 2007b, Salas 2018), que analiza situaciones o limitaciones en la forma en cómo las relaciones y estereotipos de género impactan en la manera y sensación de tranquilidad a la hora de movilizarse, la cual ha sido aplicada principalmente para describir la movilidad de mujeres. Esta última no será estrictamente utilizada para el análisis; sin embargo, debido a que mi experiencia como mujer ciclista es diferente al de los hombres se hará referencia y resaltará dicha diferencia durante varios extractos del texto.

Estas barreras de accesibilidad son una variable cualitativa que registra cuán difícil o fácil se accede a un espacio; las cuales impactan de maneras diversas - y desiguales – a la movilidad del individuo, siendo estas más o menos pesadas y/o difíciles de resolver, imprimiendo una cierta “espesura” a su accesibilidad cuando se moviliza. En otras palabras, esta espesura describe la accesibilidad, en base a la cantidad y calidad de las barreras que los individuos enfrentan en su día a día cuando se movilizan. (Jirón & Mansilla 2013)

La accesibilidad y su espesura son observadas a través de las prácticas móviles de los individuos; es decir, a través de sus ritmos, rutinas y hábitos en la ciudad, así como las estrategias que implementan, de acuerdo a sus condiciones socioeconómicas, las cuales muestran el peso o desgaste personal que los habitantes experimentan en su trayecto para acceder a la ciudad. En ese sentido, la espesura de la accesibilidad, constituida por las barreras, nos permitirán identificar los diversos factores que resaltan la exclusión social urbana desde la experiencia del viaje (Jirón & Mansilla 2013).

1.4.4 Negociando con las barreras de accesibilidad: Estrategias y tácticas

Para superar las barreras que aparecen constantemente a lo largo de su recorrido es necesario que el individuo negocie constantemente con otros, siendo el trayecto de la movilidad donde se observa la capacidad de las

personas para negociar con y a través del tiempo y el espacio para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares deseados (Kaufmann et al 2004). Este es un saber interactuar con otros agentes, las condiciones del contexto y, sobre todo, con las barreras de accesibilidad que aparecen a cada instante del trayecto. No posee características positivas o negativas por sí mismas, sino, su evaluación depende de las implicancias que tiene en la vida cotidiana de las personas (Jirón & Mansilla 2013).

Dependiendo de cómo responda (negocie) el individuo con el evento o lugar, podrá apropiarse (o no) de este para su “beneficio propio” y así mejorar su experiencia de movilidad, moldeando la manera en que estas barreras de accesibilidad quedarán impregnadas en su experiencia como usuario, disminuyéndolas, rechazándolas o subvirtiéndolas en su movilidad diaria modificando sus condiciones utilizando sus recursos (Jirón 2009a). Las negociaciones más efectivas frente a barreras más previsibles serán implementadas como estrategias, que son definidas como acciones previamente meditadas, desarrollada en base a la experiencia, que ayudan a controlar, manipular, enfrentar, desafiar y/o transgredir las reglas de juego de la situación; es decir, los obstáculos más frecuentes que se presentan en el camino para beneficio propio y logrando desplegarla en la situación (Jirón & Mansilla 2013).

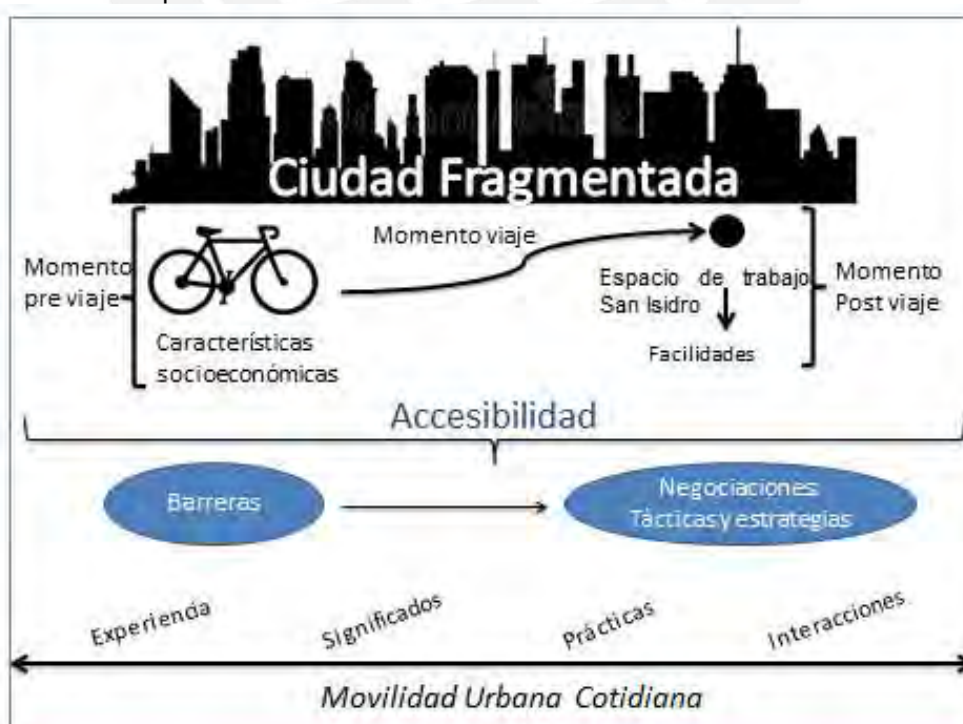
Cuando las barreras reducen la capacidad de desplegar dichas estrategias al momento de movilizarse, el individuo genera tácticas que le permitan responder efectivamente a ellas. Definiremos las tácticas como acciones dispersas, efímeras e improvisadas, respuestas rápidas, que ayudan a responder a las demandas concretas de la situación, no subvirtiendo la situación, sino acomodándose y sumiéndose a ella (Jirón & Mansilla 2013).

En ese sentido, dentro de estas negociaciones con otros actores, situaciones y barreras de accesibilidad que aparecen a lo largo de su recorrido se genera el despliegue de estrategias, acciones premeditadas y anteriormente ensayadas y usadas, y tácticas, acciones que surgen en el momento frente a una situación imprevista, las cuales reflejan y visibilizan las condiciones desiguales en las que el individuo, o grupo social, se moviliza dentro de la

ciudad, quienes realizarán más o menos negociaciones de acuerdo a las características de su recorrido; o sea, a la mayor o menor espesura de accesibilidad cuando se movilice (Jirón & Mansilla 2013).

La siguiente ilustración muestra la manera en que nuestros conceptos se enlazan para explicar el acceso al espacio de trabajo de estos dos tipos de usuarios a través del análisis de la movilidad urbana cotidiana. Como punto de partida, tenemos el contexto general de una ciudad fragmentada, donde el viaje en bicicleta hacia el espacio de trabajo es analizada en tres momentos (Gutiérrez 2012): el pre viaje- decisiones y posibilidades de movilidad; el viaje – o recorrido- y post viaje, llegada al espacio de trabajo y facilidades para el desarrollo de su día. La base de este proceso son las características socioeconómicas de los individuos que marcarán e influenciarán su acceso al distrito de San Isidro. Este acceso, observada y medida en la accesibilidad, la cantidad y naturaleza de sus barreras y negociaciones, muestra el grado de dificultad o facilidad de acceso a un lugar, será analizada a través de la movilidad urbana cotidiana que abarca las experiencias, significados, prácticas e interacciones que se desprenden de todo su proceso de acceso a este lugar.

Ilustración 2: Conceptos teóricos utilizados



Fuente: Elaboración propia

Desarrollados los conceptos a utilizar, el siguiente capítulo expone la pregunta principal y las secundarias que guiarán la investigación, así como la metodología usada.



CAPÍTULO 2

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA

En base a lo desarrollado, los vacíos de la literatura y el marco teórico propuesto, el presente capítulo expone la pregunta de investigación, los objetivos y la hipótesis planteada. Así como la explicación del proceso analítico y metodológico que ayudó a recoger y a analizar la información presentada en este documento.

2.1 Pregunta de investigación:

La pregunta central de nuestra investigación es: ¿Cómo se construyen las diferencias de acceso al espacio de trabajo de dos tipos de usuarios de bicicleta: para transporte, “commuter”, y reparto, “delivery” al distrito de San Isidro?

Las preguntas secundarias que ayudan a responder la pregunta central son:

- a. ¿Cómo es el contexto urbano y de movilidad en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta en la ciudad?
- b. En cuanto al acceso, nos preguntamos, ¿cuáles son las barreras de accesibilidad que se presentan y qué negociaciones individuales y grupales desarrollan?
- c. Sobre las diferencias: ¿En qué residen y de qué manera estas producen desigualdades entre ambos tipos de usuarios en la manera de desplazarse y vivir la ciudad?

El objetivo central de la investigación es: analizar, describir y comparar el acceso, medida en las barreras de accesibilidad y negociaciones individuales y grupales que desarrollan, de dos tipos de usuarios de bicicleta: para transporte “commuter” y reparto, “delivery” a su espacio de trabajo, desde su movilidad urbana cotidiana al distrito de San Isidro y cómo estas producen desigualdades entre ambos tipos de usuarios en la manera de desplazarse y vivir la ciudad.

La hipótesis planteada es que las diferencias en el acceso a su espacio de trabajo radican en la finalidad de uso de la bicicleta, siendo el principal elemento de diferencia entre ambos tipos, donde el “delivery” debe llegar a más espacios y por tanto acceder a más lugares, por lo que las barreras de accesibilidad y negociaciones serán mucho más numerosas e improvisadas que el primer tipo de usuario, cuya movilidad es mucho más estable y conocida y, por tanto, sus barreras y negociaciones, dado que su ruta es fija por las pocos viajes que realizan al día.

2.2. Procedimiento metodológico

Para analizar nuestro caso de estudio hemos organizado nuestro marco conceptual, de manera que nos permita analizar la movilidad urbana cotidiana en la ciudad de estos dos tipos de usuarios de bicicleta para acceder a su espacio de trabajo. A partir del primer vacío encontrado en los estudios es que explicamos y describimos nuestro caso desde dos escalas que se presentan en distintos o en todos los momentos de la movilidad, sea en el pre viaje, viaje y post viaje:

La estructural; donde; por un lado, nos centramos en entender el contexto material de la ciudad en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta: la infraestructura urbana metropolitana general, (1) la ciudad fragmentada y (2) el espacio de trabajo, o arribo, usualmente observada en el momento “post viaje”, en el que describimos las facilidades para estacionar y otras que ayudan o no en el desarrollo de la vida cotidiana de los usuarios; estas forman parte de las (3) las barreras de accesibilidad de tipo espacial / física. Y, por otro, también analizamos las barreras de tipo financieras – capacidad de financiar otros medios de transporte u otros relacionados a su movilidad-; las organizacionales – con las normas y reglamentos de los espacios a o en los que se movilizan; las temporales – sean ritmos institucional o naturalmente impuestos -; tecnológicas – problemas con la bicicleta u otros aparatos tecnológicos -; y

socioculturales – características del individuo. Cabe resaltar que la barrera humana recae en la escala presentada a continuación.

Y la subjetiva, donde la movilidad urbana cotidiana, influenciada por las características socioeconómicas, impactará significativamente en las (1) prácticas del individuo, desarrollando negociaciones, tácticas o estrategias, para movilizarse por la ciudad, donde se observará las barreras humanas; (2) su experiencia, su manera de sentir y vivir; (3) los significados simbólicos o percepciones que construye sobre la bicicleta, otros medios de transporte, la ciudad, los otros y sobre ellos mismos; y (4) las relaciones e interacciones que establece.

Tabla 3: Escalas analíticas para comprender el acceso en bicicleta al espacio de trabajo en el distrito de San Isidro

Escala estructural			Escala subjetiva				Resultado
Ciudad fragmentada	Barreras de accesibilidad	Espacio de trabajo - arribo	La movilidad urbana cotidiana como práctica cultural y socialmente significativa				
Contexto metropolitano urbano, de movilidad y en bicicleta	Barreras financieras organizacionales, sociales, temporales y tecnológicas que moldean su día.	Estacionamientos Facilidades existentes	Prácticas Negociaciones: Estrategias y tácticas (Barreras humanas)	Experiencia Vivir y sentir	Significados: Narrativas Percepción sobre la ciudad, otros medios de transporte y otros.	Relaciones e interacciones que establece	Acceso al espacio de trabajo en San Isidro
Barreras físicas / espaciales			Características socioeconómicas				

Fuente: Elaboración propia

La recolección de información ha durado aproximadamente tres años - desde agosto del 2017 a marzo del 2020- que tiene como caso de estudio uno comparativo entre hombres de 20 a 30 años, de dos tipos de usuarios que se movilizan en bicicleta, unos que la usan como herramienta de trabajo – delivery - y otros como medio de transporte para acceder al distrito de San Isidro.

Este es un estudio exploratorio, transversal y de enfoque mixto a tres escalas: macro, de tipo cuantitativo, con el procesamiento de datos proporcionados por el grupo Actibicimo sobre el perfil del ciclista en la ciudad de Lima; meso y micro, de tipo cualitativo que, para adentrarnos en la

subjetividad y experiencia de los individuos, se aplicó entrevistas semi-estructuradas, observaciones participantes y aplicación de etnografías móviles.

La recolección de información se realizó en dos etapas. Primero, la observación de campo que ayudó a conocer el contexto en el que se desarrolla esta actividad, para lo cual nos centramos en la infraestructura ciclista existente – ciclovías - en Lima Metropolitana, que fue complementada con una entrevista a Jenny Samanez, encargada de la subgerencia de Transporte no motorizado de la Municipalidad de Lima. Así mismo, se realizó una observación en el distrito de San Isidro para registrar la infraestructura información que fue complementada con una entrevista al ex alcalde del distrito, Manuel Velarde y, sobre todo, los perfiles de los usuarios de bicicleta. Finalmente, se realizó un mapeo virtual de redes y grupos ciclistas en la ciudad que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte y realizan actividades en ese espacio.

La segunda etapa consistió en el ingreso a campo y la aplicación de las herramientas de investigación. Primero se analizó a través del programa SPSS los datos brindados por el grupo Actibicimo para elaborar un perfil del ciclista en la ciudad; segundo, se ingresó y participó de manera anónima, y luego identificada como investigadora, a actividades de grupos ciclistas en el que se establecieron los primeros contactos; tercero, se realizó seis observaciones participantes - tres en cada grupo según el tipo de usuario- ; cuarto, se aplicó veinte entrevistas semiestructuradas– diez para cada tipo-; y, quinto, se realizó la etnografía móvil, con el seguimiento a seis casos, tres usuarios de cada tipo, en sus rutas regulares durante un día.

Los mapeos realizados fueron registrados en fotos; las observaciones participantes, en cuadernos de campo; las entrevistas fueron grabadas, transcritas y analizadas como historias de viajes (ver más adelante), y la etnografía móvil, produjeron relatos etnográficos. Toda esta información generó la información del contenido de los siguientes capítulos.

2.2.1 Primera etapa – Observaciones de campo

La primera observación de campo fue sobre el contexto en el que se realiza la movilidad en bicicleta por la ciudad, en el que nos centramos en la existencia, disponibilidad y calidad de la infraestructura ciclista en diferentes partes de la ciudad para conocer de primera fuente sus condiciones, las barreras físicas y espaciales que se presentan a lo largo del camino y las diversas –y diferentes- versiones que existen de acuerdo al espacio en el que se encuentran.

Tabla 4: Mapeo de infraestructura ciclista

Mapeo de infraestructura ciclista					
Zona Mapeada	Distritos recorridos	Ciclovías recorridas	Kilómetros recorridos (ida y vuelta)	Fecha	Tiempo de duración
Norte	De: San Miguel	Principal: Av. Universitaria	20 kilómetros	Febrero 2018	2 horas y 50 minutos
	A: San Martín de Porres, Los Olivos, Comas	Secundarias: Av. Benavides, Av. Argentina, Av. Tomás Valle	23 kilómetros	Julio, agosto y octubre 2017	
Centro	De: Pueblo Libre	Principal: Av. Colonial	12 kilómetros	Marzo del 2018	45 minutos
	A: Cercado de Lima, Callao, San Miguel	Secundarias: Av. Universitaria, Av. Precursores			
	De: Pueblo Libre, Jesús María, Lince, San Isidro, Miraflores	Principal: Av. Arequipa, Av. Circuito de Playas, Av. Malecón Cisneros, Av. Armendáriz, Av. José Larco	30 kilómetros	Múltiples fechas (2017, 2018, 2019)	3 horas.
	A: Barranco	Secundarias: Av. Mariano Cornejo, Av. Colombia, Av. Del Río, Av. José Ugarteche, Av. Francisco Javier Mariátegui, Av. Costanera, Jirón Belisario Flores, Av. Dos de Mayo, Av. 28 de Julio, Av. República de Panamá			
	Surquillo	Av. Sergio	3 kilómetros	Febrero	20 minutos

	San Borja Santiago de Surco	Bernales Av. Fernando Castrat Av. Los Vicus		2018. Diciembre 2017	
Sur	San Juan de Miraflores Chorrillos	Av. Salvador Allende Av. Guardia Civil Sur	3 kilómetros	Enero 2018	20 minutos

Fuente: Elaboración propia

Esta información fue complementada con una entrevista realizada a la Gerenta de la sección de Transporte No Motorizado de la Municipalidad de Lima, Jenny Samanez, que cuenta con años de experiencia en cargos similares y conoce tanto la situación real como los planes para la ciudad en materia de ciclovías, así como las campañas realizadas y los trabajos propuestos por las municipales distritales.

La segunda observación de campo se realizó para conocer la infraestructura, complementada con una entrevista a Manuel Velarde, ex alcalde del distrito de San Isidro del 2014 al 2018, sobre ordenanzas, infraestructura- ciclovías, programas de fomento y sensibilización – como “La caravana empresarial” - , apoyo en actividades de grupos ciclistas y la implementación de un sistema de bicicletas públicas. Así como una observación sobre las características o perfiles predominantes de los usuarios que se realizó durante tres días, en diferentes horarios.

Tabla 5: Entrevista a expertos

Nombre	Cargo	Tiempo en el cargo	Fecha y duración de la entrevista
Jenny Samanez	Encargada de la subgerencia de transporte no motorizado de la Municipalidad de Lima	4 períodos 16 años	12 de febrero 2019 45 minutos
Manuel Velarde	Alcaldía del distrito de San Isidro (2014 – 2018)	1 periodo 4 años	12 de febrero 2019 1 hora

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6: Caracterización de los ciclistas que se moviliza en San Isidro

Tipo	Actividad	Características
Profesionales	Ir a su centro laboral	Entre 23 a más años Usualmente están vestidos con ternos, saco, etc. – ropa de oficina o ropa deportiva.
Trabajadores de servicios básicos no	Trabajadores de limpieza, jardineros, señalización	Adultos de 40 a más. Visten uniforme de la empresa

especializados que trabajan para la Municipalidad	vial	subcontratada.
Paseo / Recorridos cortos o locales	Pasear por malecón, parques y alrededores. Movilizarse para comprar o visitar a alguien	Jóvenes, adultos y adultos mayores. Se observa una gran cantidad de mujeres jóvenes.
Deporte	Realización de deporte	Hombres jóvenes. Vestidos con aditamentos deportivos, como lycras, cascos, zapatillas especializadas, lentes y bicicletas de carrera.
Universitarios	Ir a la universidad o centro de estudios	Jóvenes, usualmente llevan una mochila. Muy raras veces casco
Seguridad ciudadana de la Municipalidad	Cuidar los alrededores del distrito	Mujeres y varones jóvenes y adultos. Visten uniforme y un distintivo de su cargo.
Trabajadores de servicios básicos-independientes - Obreros, pintores, electricistas, etc.	Trabajan en obras de construcción civil por la zona, se encuentran trabajando de manera temporal	De 40 años a más. Usualmente se encuentran llevando sus herramientas de trabajo en su bicicleta.
Heladeros / fruteros / paneros	Venden sus productos mientras se movilizan	Personas de 30 a más años Poseen carretillas con los productos
Deliverys no usuales o de empresas particulares: gas, bolsas de arroz, comida de restaurantes, etc.	Son enviados por las empresas cuando la entrega es cerca. Lo hacen de manera esporádica	Usualmente jóvenes y adultos. Algunos poseen cajas y otros los llevan en la mano (caso de la comida)
Deliverys de aplicación - Rappi, Glovo, Uber Eats.	Trabajan recogiendo y entregando todo tipo de pedidos a través de aplicaciones móviles.	La mayoría son jóvenes, desde 18 a 35 años, migrantes de nacionalidad venezolana

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, previo a nuestro ingreso a campo, se realizó un mapeo virtual por redes sociales, principalmente Facebook, de grupos ciclistas, que incentivan el uso de la bicicleta y realizan sus actividades dentro de o cerca a este distrito, para establecer conexiones, elegir un grupo base del cual partirían nuestros casos de estudio y, por último, los participantes de la investigación.

Tabla 7: Grupos ciclistas en la ciudad

Nombre	Tipo
La Red Bikers	Ciclismo Deportivo
Lady Biker Perú	Ciclismo Deportivo
Free Bikers Perú	Ciclismo Deportivo
Ciclistas del alba	Ciclismo Deportivo
Cultura de Bici	Iniciativa pública
Bicilibres	Ciclismo urbano
Actibicimo	Ciclismo urbano
Bicicommuters	Ciclismo urbano
Sosten.ibles	Ciclismo urbano
Cicloaxión	Ciclismo urbano

Círculo protector de las Huacas	Ciclismo urbano
Cicleando en Lima	Ciclismo urbano
Enbiciados	Ciclismo urbano/deportivo
Fixed Mafia	Ciclismo recreativo
Total	14

Fuente: Elaboración propia

2.2.2 Segunda etapa: ingreso a campo

Tras conocer el panorama y contexto general de la infraestructura y los perfiles de los ciclistas, la segunda etapa, el ingreso a campo se realizó de dos maneras distintas de acuerdo al tipo de usuario; es decir, una manera particular si la persona la usaba como medio de transporte o si lo hacía como herramienta de trabajo para realizar delivery, ya que al ser usos distintos, sus características, redes e interacciones también lo son.

2.2.2.1 Primer tipo: Quienes la usan como medio de transporte

Para ingresar a campo y establecer contactos con aquellos que utilizan la bicicleta como medio de transporte, se utilizó como base los grupos mapeados por las redes sociales, de la cual se seleccionó aquellos que incentivaban exclusivamente su uso para movilidad cotidiana y realizaban sus actividades en San Isidro o distritos cercanos. De todas ellas se eligió a tres: Bicicommuters, Actibícimo y Cicloaxión, que por el tiempo de actividad y cantidad de participantes fueron consideradas puertas para conocer y contactar con nuestro tipo de usuario.

Tabla 8: Grupos de activismo ciclista seleccionados

Agrupación	N° actividades asistidas	Temática	Fecha	Punto de encuentro
Actibícimo	3	Violencia hacia las mujeres Bicifiesta Aniversario del colectivo	Noviembre 2017 Febrero 2018 Febrero 2019	Parque Kennedy – Miraflores
Bicicommuters	3	Salida hacia huacas de San Isidro y Surquillo Salida para comer anticuchos	Noviembre 2017 Julio 2018 Febrero 2019	Parque Abtao – San Isidro

		Salida para jugar		
Cicloaxión	1	Masa Crítica	Setiembre 2017	Parque Kennedy Miraflores –
Total	7			

Fuente: Facebook. Elaboración propia

Desde setiembre a noviembre del 2017 participé como observadora anónima en diversas actividades de estos grupos donde se conversó, de manera informal, con algunos participantes. Luego, me presenté como investigadora interesada en analizar el tema de la movilidad en bicicleta tanto a los encargados como a varios participantes, lo cual me ayudó acceder a nueva información sobre foros, artículos académicos, estudios sobre movilidad, resultados del Censo Ciclista, entre otros. Se eligió al grupo Bicocommuters como base para el estudio de las interacciones entre ciclistas ya que por su naturaleza – recreacional/activista - y lugar de encuentro, era el más adecuado para analizar las interacciones de los “commuters”.

2.2.2.2 Segundo tipo: Migrantes venezolanos que la usan como herramienta de trabajo – delivery

Para el caso de quienes la usan como herramienta de trabajo para reparto, “delivery”, nos centramos en aquellos que trabajan con el aplicativo móvil “Rappi”, el cual fue elegido por la posibilidad que dan a sus asociados a movilizarse en bicicleta a diferencia de otros aplicativos similares, como Uber Eats y Glovo que centran su reparto en moto. Se observó que los trabajadores de medio tiempo eran estudiantes universitarios peruanos y los de tiempo completo, migrantes venezolanos. Debido a que nos centramos en el eje de movilidad y trabajo elegimos a los trabajadores de tiempo completo, lo que explica la nacionalidad venezolana de todos nuestros entrevistados.

Para ingresar a campo me acerqué a estos usuarios presentando mi interés en su actividad cuando se encontraban en el espacio público, como parques, ciclovías y bancas agrupados esperando a la asignación de pedidos. Esta ubicación grupal facilitó nuestra conexión de manera directa con estos usuarios

entablado contacto con tres grupos reunidos en diferentes puntos del distrito de San Isidro: Parque Combate de Abtao, una banca de la Avenida Rivera Navarrete y en medio de la ciclovía de la Avenida Salaverry.

Tabla 9: Grupos de delivery de la aplicación Rappi

Grupos de delivery de la aplicación Rappi			
Puntos de encuentro	Cantidad de observaciones	Fecha	Cantidad de entrevistados
Parque Combate de Abtao	1	Enero 2020	2
Av. Rivera Navarrete	2	Enero 2020	3
Ciclovía Avenida Salaverry	4	Diciembre 2019 a Enero 2020	5
Total	7		10

Fuente: Elaboración propia

2.2.3 Aplicación de herramientas y análisis

En cuanto a la escala macro - cuantitativa se analizaron, con previo acuerdo⁹, algunos datos del Censo virtual nacional ciclista, realizado durante setiembre del 2017 a enero del 2018 por el grupo Actibicimo. Del que se utilizaron diez variables y 1924 respuestas de Lima y Callao extrayendo un perfil general sólo de los ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en Lima Metropolitana, donde nos centramos en sus características socioeconómicas: la edad, género, ingresos, distrito de residencia y estado laboral. Así como en su práctica ciclista: motivaciones, edad en la que aprendió a pedalear y frecuencia con que realiza esta actividad. Finalmente, en sus interacciones con otros actores: problemas de convivencia vial y cantidad de amigos que también se movilizan en este medio de transporte. Esta data fue ordenada en Excel para ser procesada y analizada a través del programa estadístico SPSS.

En cuanto a escala meso, se aplicaron observaciones participantes a la interacción de los grupos o redes formados por estos usuarios, realizándose en total seis, tres en cada tipo de usuario. Por un lado, para quienes la usan como medio de transporte nos basamos en analizar las interacciones de los participantes del grupo Bicicommuters asistiendo a tres de sus actividades en diferentes momentos, lo observado fue registrado en un cuaderno de campo,

⁹ Ver Anexo 4.

donde se detalló las características de los participantes, las bicicletas usadas, elementos de protección e indumentaria, interacción entre ellos y otros actores urbanos, la finalidad de la actividad, conversaciones y temas de interés y otros detalles de relevancia. La información recolectada fue complementada con entrevistas a Tomás Luy, el fundador, y Álvaro Soto, organizador de actividades.

Tabla 10: Entrevista a encargados del grupo Bicicommuters

Entrevista a encargados del grupo Bicicommuters				
Nombre	Cargo	Profesión	Edad	Temas conversados
Tomás Luy	Fundador / Organizador	Ingeniero civil	28	Experiencia de movilidad personal Historia y finalidad de Bicicommuters
Álvaro Soto	Organizador	Ingeniero Civil	26	Problemas y ventajas identificados. Actividades

Fuente: Elaboración propia

Por otro, para los usuarios de bicicleta como herramienta de trabajo, delivery, de las tres redes identificadas en dicho distrito, nos centramos en analizar la dinámica grupal de quienes se reunían en la ciclovía de la Avenida Salaverry. Se observó sus dinámicas durante diferentes días y horas cuando esperaban la asignación de su pedido, donde se conversó con varios de ellos sobre sus motivaciones de trabajo, uso de la bicicleta, estadía y vivencia en Perú, problemas en el espacio público, temas personales, entre otros. Como no existía un representante, jefe o líder identificable, como en el grupo anterior, se conversó con la mayor cantidad de jóvenes que se reunían en dicho espacio para entender el proceso de agrupamiento y actividades que realizaban. Estas conversaciones informales y las observaciones realizadas también fueron registradas en un cuaderno de campo.

En cuanto a escala micro se realizó entrevistas semi-estructuradas, que resaltar lo biográfico del viaje (Gutiérrez 2010) y una etnografía móvil, que por su lado destaca lo cartográfico. Las entrevistas fueron semiestructuradas y compuestas por 40 preguntas¹⁰ que permitieron guiar y estructurar la conversación, así como realizar otras interrogantes que se enlazaban a nuestros intereses o para profundizar la información. Se aplicaron un total de

¹⁰ Ver anexo 7– Guía de entrevista.

20 entrevistas semi-estructuradas, diez a cada uno de los grupos. Con previa aprobación del participante, la entrevista fue grabada.

Para su aplicación se utilizó el mecanismo bola de nieve donde el individuo ayuda a contactar a otro de similares características. Esta elección permitió, hasta cierto punto, evitar un sesgo en las respuestas y obtener acceso a una mayor diversidad de respuestas de personas que no son activistas ciclistas. Por ello, se decidió utilizar contactos brindados por el grupo Bicicommuters, cuyo punto de encuentro es el Parque Combate de Abtao, en el distrito de San Isidro, quienes, a su vez nos ayudaron a conectarnos con otros que no participaban de estos encuentros. Y, en el caso de los delivery, se entrevistó a cinco jóvenes que utilizan la avenida Salaverry para realizar sus actividades así como a otros jóvenes que no se reunían en dicho lugar para, igualmente, evitar sesgos en las respuestas.

Con el primer grupo se acordó a través de Whatassp una reunión a una hora y lugar público de su elección. Estos fueron aplicados fuera de sus horas de trabajo, como almuerzos, noches o fines de semana. Se conversó con ellos entre una hora a una hora y media aproximadamente. Con el segundo grupo las entrevistas se realizaron durante su horario de trabajo, o sea, cuando esperaban pedidos o tomaban un descanso en sus puntos de referencia grupal. Varias se realizaron en dos partes, para no interrumpir su trabajo, y duraron de una a una hora y media.

Tabla 11: Lista de entrevistados. Bicicleta como medio de transporte (Grupo 1)

Nombre	Edad	Lugar de nacimiento	Residencia	Profesión	Duración
Jaime	27 años	Lima, Perú	San Borja	Economista	1 hora y 33 minutos y 45 segundos
Antonio	28 años	La Libertad, Perú	Jesús María	Publicista	56 minutos, 48 segundos.
Percy	29 años	Ayacucho, Perú	Cercado de Lima	Contador	1 hora, 11 minutos, 47 segundos
Benjamín	25 años	Ancash, Perú	Miraflores	Ingeniero civil	1 hora, 6 minutos, 7 segundos
Santiago	29 años	Lima, Perú	San Isidro	Abogado	58 minutos, 10 segundos
Mauricio	30 años	Lambayeque, Perú	Surco	Administrador de Empresas	45 min, 40 segundos
Carlos	25 años	Arequipa, Perú	San Miguel	Ingeniero Civil	1 hora, 19 minutos, 49 segundos.

Felipe	27 años	Trujillo, Perú	Miraflores	Economista	1 hora, 3 minutos y 46 segundos
Carlos	28 años	Lima, Perú	Villa María del Triunfo	Administrador de Empresas	46 minutos, 27 segundos
Mariano	27 años	Lima, Perú	San Luis	Diseñador gráfico	1 hora, 9 minutos, 45 segundos
Total	10				

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12: Lista de entrevistados. Bicicleta como herramienta de trabajo (Grupo 2)

Nombre	Edad	Lugar de nacimiento	Residencia	Profesión	Duración
José	26 años	Caracas, Venezuela	El Agustino	Delivery Rappi	1 hora, 32 minutos, 48 segundos
Cristian	22 años	Maracay, Venezuela	Jesús María	Delivery Rappi	41 minutos, 38 segundos
Rubén	20 años	Huairo, Venezuela	Jesús María	Delivery Rappi	1 hora, 6 minutos, 54 segundos
Alejandro	26 años	Maracaibo, Venezuela	San Martín de Porres	Delivery Rappi	1 hora, 11 minutos y 16 segundos
Ramón	27 años	Maracay, Venezuela	San Miguel	Delivery Rappi	52 minutos, 16 segundos
Gustavo	24 años	San Cristóbal, Venezuela	Centro de Lima	Delivery Rappi	1 hora, 15 minutos, 35 segundos
Sergio	28 años	Maracay, Venezuela	Santa Anita	Delivery Rappi	53 minutos, 17 segundos
Carlos	29 años	Barquisimeto, Venezuela	La Victoria	Delivery Rappi	59 minutos, 16 segundos
Eduardo	28 años	Trinidad, Venezuela	Cercado de Lima	Delivery Rappi	1 hora, 3 minutos, 12 segundos
Jesús	28 años	Maracaibo, Venezuela	Los Olivos	Delivery Rappi	1 hora, 35 minutos, 38 segundos
Total	10				

Fuente: Elaboración propia

Las entrevistas fueron transcritas y sistematizadas en una matriz donde se extrajo información y distinguió las diferencias existentes cuyo producto final fue una “historia de viaje” (Gutiérrez 2012) que nos aproximó, hasta cierto grado, a conocer el antes, durante y después de su experiencia de movilidad; es decir, a conocer su perfil – características socioeconómicas, sus conocimientos sobre medios de transporte, sus opciones reales, las motivaciones para movilizarse en bicicleta, experiencias, impresiones sobre su entorno, reacciones de sus círculos cercanos, espacios y trayectos que usualmente recorren, facilidades existentes en los puntos de llegada, significaciones, interacciones y estrategias.

A pesar que el número de entrevistas no permite generalizar conclusiones, sí permite conocer las particularidades de estos tipos de usuarios, ya que estas no son historias particulares y aisladas, sino que se encuentran conectadas a un grupo de actores sociales semejantes a él, ya que: “el sujeto entrevistado es un actor social, es único como persona, pero a su vez, este se encuentra socialmente determinado por sus circunstancias. Su discurso no es arbitrario o casual, sino que se vincula con su posición social, biografía y posición específica” (Duhau & Giglia 2008: 43, traducción propia).

Finalmente, la etnografía móvil, método cualitativo de investigación emergente dentro de nuestro campo de estudios y el más utilizado para estudiar la movilidad en bicicleta (Fincham 2009; Spinney 2009, Elliot et al. 2017), nos ayudó a registrar no solo las características cartográficas del viaje sino también nos permitió adentrarnos “en la experiencia de los viajeros de una manera mucho más profunda que la mayoría de los métodos cualitativos existentes” (Jirón & Mantilla 2013: 14), ya que posibilita acompañar, observar y participar de manera activa la realización de los viajes (Jirón 2012, 7- 9).

El método utilizado ha sido el “sombreo” (Jirón 2011, 2012) el cual consiste en: “un acompañamiento a los participantes en la investigación de manera individual en sus rutinas cotidianas, donde el investigador observa la manera en que llevan a cabo su práctica, a modo de sombra. Ello implica, acompañar a los participantes en sus trayectos diarios desde el momento en que salen de su hogar hasta que vuelvan y consideren que sus viajes han terminado por el día” (Jirón 2012: 14).

Debido a que nada se compara a la experiencia actual del viaje, esta técnica permite una comprensión más cercana de cómo se desarrolla cada viaje, ya que al actuar como “sombra” se pueden observar las reacciones, interacciones y estrategias de los objeto de estudio durante su recorrido, cómo llevan su movimiento de acuerdo a las circunstancias que se presentan y cuáles son los espacios por los que se moviliza, en tanto, el investigador participa de la práctica de movilidad realizando sus movimientos y discutiendo temas durante la realización de esta actividad, para captar sus comentarios e

impresiones inmediatas mientras que el participante se moviliza (Jirón & Mansilla 2013).

El producto final de esta herramienta fue el relato etnográfico, utilizado como dato de análisis. Estos no se centraron exclusivamente en los viajes durante los cuales las personas fueron acompañadas, sino que integraron en la narración el contexto en el cual se sitúan; o sea, las características del espacio, del recorrido, las situaciones e interacciones, las negociaciones que el individuo realizó para moverse y las conversaciones sobre sus decisiones, quejas, frustraciones, etc., y otros detalles importantes que ayudaron a comprender la movilidad de los individuos (Fincham 2009; Elliot et al. 2017; Jirón 2011, 2012).

Gracias a esta metodología se identificó como suceden, cómo son vividas y cómo se enfrentan las barreras de accesibilidad que encuentran a lo largo del camino. La cual permitió observar también que las barreras no se presentan de manera aislada y organizada, sino que son dinámicas, simultáneas, multiescalares y muchas veces impredecibles. Además, se observó las negociaciones, con el despliegue de estrategias y técnicas, que los individuos realizan para continuar movilizándose y acceder a su espacio de trabajo (Jirón & Mansilla 2013).

Para esto se eligieron seis casos de estudio entre quienes fueron entrevistados. Los criterios de selección fueron, primero, el uso que realizan de la bicicleta; es decir, tres para quienes la usan como medio de transporte: Santiago, Percy y Carlos, y tres como herramienta de delivery: Ramón, Carlos y Jesús. Cuyos recorridos se sombrearon durante un día, desde su hogar hasta su centro de trabajo y viceversa, y se incluyó las rutas de entrega para el segundo tipo. El segundo criterio fue la distancia con respecto a su espacio de trabajo; que abarcó una distancia baja, media y lejana para realizar comparaciones dentro de cada grupo y entre ambos tipos de usuarios. En ese sentido, los participantes anteriormente elegidos también cumplían con este criterio: Santiago y Ramón representaban las distancias “mínimas” de sus grupos; Percy y Carlos la distancia “media” y, Carlos y Jesús, las distancias “lejanas”. Estas rutas fueron rastreadas y registradas a través de dos aplicaciones: Strava y Google Maps.

Tabla 13: Etnografía móvil

Grupo	Nombre	Origen	Distancia	Kilómetros	Tiempo
Bicicleta como medio de transporte	Santiago	San Isidro	Cercana	Mínimo 2 kilómetros, máximo 4 kilómetros en promedio por día	8 minutos cada tramo 21 minutos en total
	Percy	Cercado de Lima	Media	4.5 kilómetros	31 minutos
	Carlos	Villa María del Triunfo	Lejana	9.6 kilómetros	1 hora y 15 minutos
Bicicleta como herramienta de trabajo	Ramón	Magdalena	Cercana	30 kilómetros	10 horas 31 minutos
	Carlos	La Victoria	Media	47 kilómetros	9 horas 45 minutos
	Jesús	Los Olivos	Lejana	68 kilómetros	11 horas 27 minutos
Total	6				

Fuente: Elaboración propia

2.2.4 Preguntas de investigación y fuentes de información

La información responde a las preguntas de investigación planteadas, pues para responder la primera subpregunta, el contexto urbano y de movilidad en el que se desarrolla esta práctica; es decir, características socio espaciales de la ciudad, infraestructura y equipamiento de movilidad general y ciclista, se revisó bibliografía secundaria, como libros, publicaciones y artículos académicos, así como de medios virtuales: notas de prensa, periódicos, redes sociales, foros ciclistas y Google Maps. También se buscó información pública como memorias descriptivas de gestión, decretos, proyectos de infraestructura y ley del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la Municipalidad de Lima Metropolitana, el Congreso de la República y la Municipalidad Distrital de San Isidro. Esta información se complementó con las entrevistas a Jenny Samanez, encargada de la Subgerencia de Transporte no Motorizado de la Municipalidad de Lima Metropolitana, y Manuel Velarde, ex alcalde del distrito de San Isidro durante los años 2014 al 2018, así como los mapeos de campo.

Para responder la segunda y tercera subpregunta relacionada a las diferencias en el acceso, las barreras y negociaciones individuales y grupales, se usó los resultados del censo Ciclista de la agrupación Actibicimo, y su

página web Muévete.pe, y el informe del INEI 2019 sobre la población venezolana en nuestro país, para describir el perfil de los usuarios; o sus características socioeconómicas, los primeros usados para el commuter y el segundo para los delivery. Así como las respuestas de las entrevistas semiestructuradas; los relatos etnográficos, resultado de la etnografía móvil y las observaciones participantes y de campo.

Tabla 14: Preguntas de la investigación y fuentes de información

Preguntas	Fuente de información
Sub.1 ¿Cómo es el contexto urbano y de movilidad en el que se desarrolla para la movilidad en bicicleta en Lima?	Bibliografía secundaria: libros, publicaciones, artículos académicos.
	Medios virtuales: Notas de prensa, periódicos, información de redes sociales, foros ciclistas y Google Maps
	Información pública: memorias descriptivas, decretos, proyectos de ley e infraestructura del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la Municipalidad de Lima Metropolitana, el Congreso de la República y la Municipalidad Distrital de San Isidro.
	Entrevista a expertos Jenny Samanez y Manuel Velarde
	Mapeo de infraestructura ciclista a través de la observación de campo
Sub 2. ¿Cuáles son las barreras de accesibilidad que se presentan y qué negociaciones individuales y grupales desarrollan?	Censo ciclista y página web Muévete.pe Informe del INEI 2019 Observaciones participantes y de campo Entrevistas
Sub 3. Sobre las diferencias: ¿En qué residen y de qué manera estas reflejan y refuerzan las desigualdades cotidianas entre ambos tipos de usuarios?	Etnografía móvil

Fuente: Elaboración propia

Presentado el procedimiento analítico, con nuestro análisis a dos escalas: la estructural y subjetiva de nuestro caso de estudio, como el procedimiento metodológico, con las fases y herramientas de recolección de información, en los próximos capítulos se presentan los resultados del análisis a través de los conceptos teóricos propuestos para entender las diferencias en la movilidad de dos tipos de usuarios de bicicleta. El siguiente capítulo describe el contexto de la movilidad en bicicleta dentro de la ciudad, donde resalta el impacto de urbanización en la configuración de la movilidad, en general, y en el de la bicicleta, en particular a través del primer concepto presentado: la ciudad fragmentada.

CAPITULO 3

CONTEXTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN LA CIUDAD DE LIMA

El presente capítulo describe el contexto urbano y su impacto en la movilidad en general y de la bicicleta, en particular; o sea, la ciudad como espacio construido donde se desarrolla esta práctica. Para eso se utilizó el concepto de “ciudad fragmentada” propuesto en el marco teórico. En esta se describen las características espaciales y sociales que derivaron en la presencia de ciertos patrones y equipamientos de movilidad en la ciudad.

Esta responde parte de la pregunta de investigación planteada y, sobre todo la primera sub pregunta, ya que las diferencias en el acceso al espacio de trabajo en bicicleta se desarrollan y encuentran directamente impactadas e influidas por las características urbanas y de movilidad de la ciudad que, ya de por sí, generan parte de las barreras físicas/espaciales que se presentarán en sus caminos, por lo que sus prácticas y negociaciones deberán ser desarrolladas teniendo en cuenta y como base este contexto.

Se concluye que, el contexto urbano socioespacial, de movilidad en general y ciclista, en particular, en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta es un espacio fragmentado social y espacialmente que, debido a la falta de gestión de ordenamiento territorial urbano y su expansión acelerada, se caracteriza por la ubicación predominante de grupos socioeconómicos adinerados, funciones y servicios urbanos en distritos de Lima Centro, así como la presencia de una mayor cantidad de servicios de transporte que responden a la gran demanda movilidad de las personas hacia estos espacios. Esta fragmentación de la ciudad se refleja y reproduce, a su vez, en la mejor calidad y mayor cantidad de infraestructura ciclista existente en este espacio a comparación de otras zonas de la ciudad. Entonces, la movilidad en bicicleta en la ciudad se desarrolla en un contexto urbano, de movilidad general y ciclista, diferente y desigual.

Este capítulo está organizado en tres secciones. La primera describe las características generales de la ciudad; donde resalta su fragmentación y segregación a través de sus patrones sociales y espaciales y su impactado en la movilidad. Cabe resaltar que por razones de orden estas fueron separadas

de dicha manera para una explicación más clara, no obstante ambas se encuentran interrelacionadas. La segunda describe el contexto de movilidad en la ciudad con los patrones de movilidad, los servicios de transporte y la infraestructura para la movilidad en bicicleta. Y, la tercera, las conclusiones.

3.1 Contexto urbano socioespacial de la ciudad

El objetivo de esta sección es describir el contexto en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta; o sea, las condiciones urbanas generales de la ciudad de Lima. Se desarrollan sus características socio espaciales más importantes resultado de múltiples procesos económicos, políticos y sociales, que han determinado la ubicación de las actividades funcionales y grupos sociales de poder en determinados puntos de la ciudad; derivando en la fragmentación espacial y segregación social de la ciudad.

3.1.1 Características espaciales

La (falta de) implementación de determinadas políticas urbanas y de ordenación territorial, junto a otros procesos sociales y económicos, como la migración del campo a la ciudad, la neo liberalización económica y la inserción de la ciudad a redes globales de comunicación, información y negociación, configuró una urbe extensa y poco densa (Dextre y Avellaneda 2014, Avellaneda 2008; Vega Centeno 2003).

El proceso de crecimiento de la ciudad no tuvo como criterio aprovechar de manera intensiva el suelo sino, todo lo contrario, se trató de ocupar todo el espacio disponible (Avellaneda 2008). Esto ha derivado en una ciudad similar a una “mancha de aceite”, donde el centro urbano consolidado se expande hacia las periferias, formando una serie de "tentáculos" o ramificaciones (Riofrío 1991, De Mattos 2010). Este crecimiento y expansión urbana ha reestructurado la morfología de la ciudad. Lima ha pasado de ser una ciudad monocéntrica, cuyas funciones económicas y sociales se concentraban en Lima Centro, a una ciudad policéntrica, con la difusión y reubicación de estas actividades a lo largo de otros espacios en la ciudad (Avellaneda 2008, Gonzales y del Pozo 2011).

No obstante, este proceso, a nivel metropolitano, se ha caracterizado por un “policentrismo centralizado” (Gonzales y del Pozo 2011) o por una dinámica de dispersión – concentración (De Mattos 2010), donde las funciones más importantes, como el comercio, estudio, salud, residencia, recreación y trabajo se encuentran concentrados en distritos del cono centro de la ciudad. En otras palabras: “es un centro más amplio que antaño, pero centro al fin y al cabo” (Avellaneda 2008: 82).

La localización de las actividades y funciones urbanas se encuentran directamente relacionadas con los mercados de trabajo y la presencia de servicios básicos e infraestructura que influenciará en la manera como determinados grupos sociales se ubicarán en el espacio. En el caso de los mercados de trabajo, Gonzales y del Pozo (2011) han identificado diez centros urbanos importantes en la ciudad: Cuatro de ellos son centros consolidados y los otros seis en proceso de consolidación¹¹. Los primeros se encuentran concentrados en distritos de Lima Centro, en una franja relativamente reducida de 7,8 km.: el Centro Industrial y Comercial de Gamarra y el Centro Comercial Mesa Redonda están separados por solo 2 km y el Centro Financiero de San Isidro y el Centro Comercial de Miraflores por 3,1 km. Los demás se encuentran tanto en Lima Centro como en otros puntos de la ciudad. Estos espacios son donde se localiza el empleo (Gonzales y del Pozo 2011: 47).

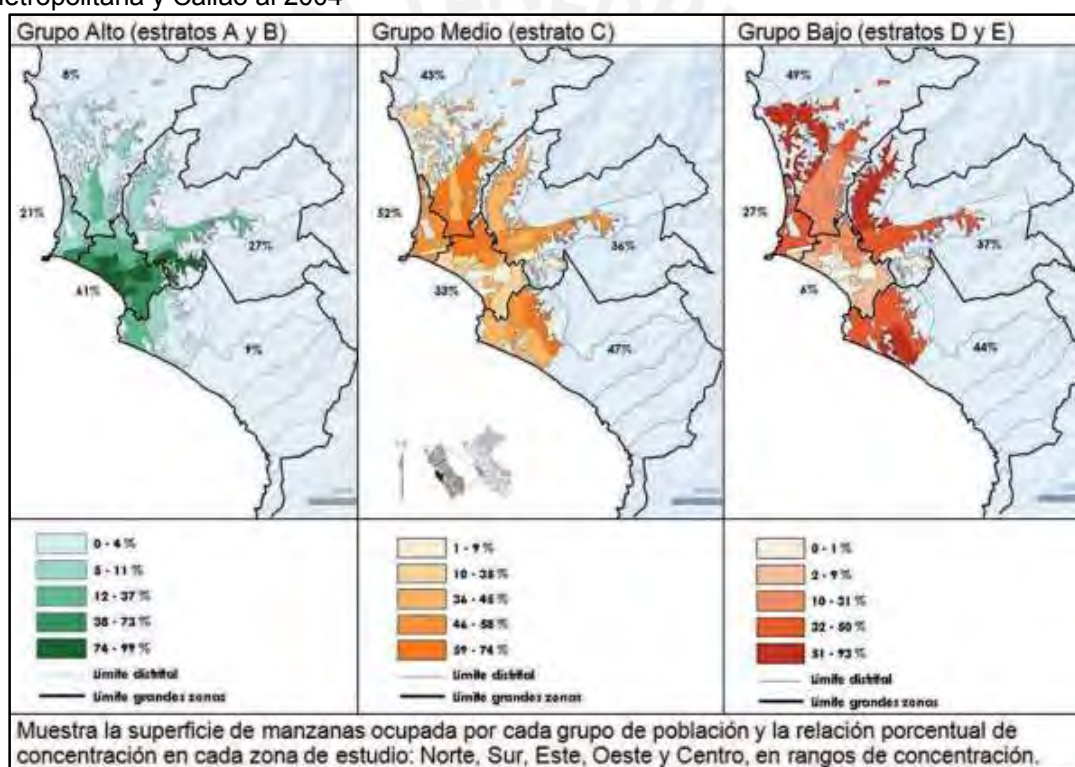
3.1.2. Características sociales

Por el lado de la localización de los grupos sociales; de acuerdo a Fernández de Córdova, Moschella y Bogdanovich (2011), en base a los datos del grupo Apoyo Opinión y Mercado (2004), indican que todos los grupos socioeconómicos se distribuyen en todo el territorio de la ciudad; sin embargo, los espacios de mayor o menor segregación se encuentran claramente diferenciadas por la mayor concentración de cada nivel socioeconómico en

¹¹ Este es el caso del Centro Industrial de Zárata, el Centro Industrial de Ate, Centro Industrial de Chorrillos, Centro Comercial de Los Olivos, Centro Comercial de San Miguel, Centro Industrial y Comercial Las Malvinas.

determinadas áreas de la ciudad. Así, la mayor concentración del nivel alto; es decir, A y B, con el 61%, se encuentran en los distritos de Lima Centro. El nivel socioeconómico medio, C, se localiza de manera dispersa en toda la ciudad; especialmente en las zonas periféricas del territorio, como el oeste, sur y norte, con 52, 47 y 43 por ciento respectivamente. Finalmente, el nivel socioeconómico bajo, D y E, se ubican principalmente en las zonas periféricas, en los distritos de ocupación reciente; es decir, el norte, con el 49%, y el sur con el 44%.

Ilustración 3: Concentración espacial de grupos socioeconómicos en territorio de Lima Metropolitana y Callao al 2004

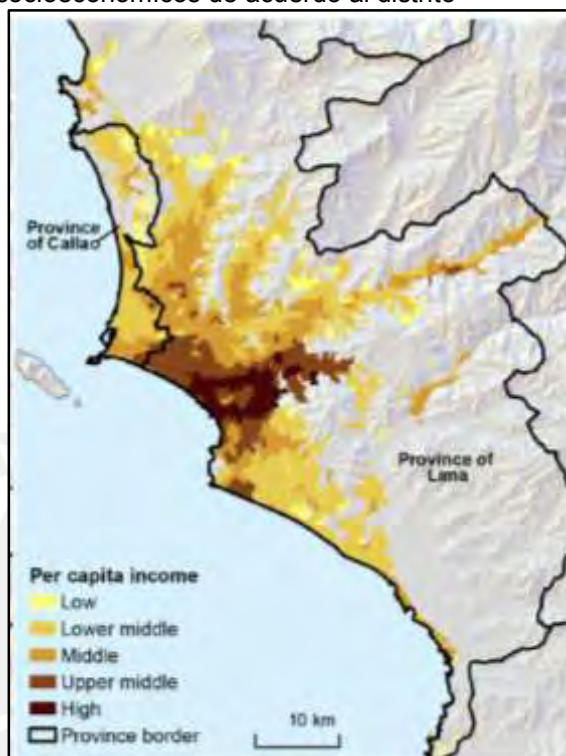


Fuente: Fernández de Córdova et al. 2011.

También, Fernández de Córdova et al. (2016), en base a los datos del Censo del 2007, indican que el ingreso disminuye del centro de la ciudad hacia las áreas de expansión, y de las áreas antiguas a las nuevas, donde no se presenta una alta concentración de bajos ingresos en ninguna de las demás zonas; es decir, la composición social de los distritos es heterogénea sin presentar una extrema desigualdad. No obstante, si bien Lima centro no es una zona considerada segregada, sí posee la mayor cantidad de distritos que

concentran a los individuos con los mayores niveles de ingresos (de medios a altos) en la ciudad.

Ilustración 4: Ingresos socioeconómicos de acuerdo al distrito



Fuente: Fernández de Córdova, Fernández- Maldonado y del Pozo (2016)

Esta ubicación de los grupos sociales de acuerdo a su capacidad económica influye en la forma en que se ubicará la oferta de servicios ya que priorizarán su cercanía a dichas áreas dada la presencia de potenciales consumidores; es decir, personas de clases medias y altas. En ese sentido, el desarrollo urbano estará en base a las capacidades económicas de las personas, que sigue un patrón relacionado con el acceso al suelo y a la vivienda de las personas (Avellaneda 2008).

De esa manera se ha pasado de una vida donde la proximidad física de las actividades organizaba lo cotidiano a un modelo de vida donde las diferentes funciones vitales se hallan deslocalizadas a lo largo del territorio (Avellaneda 2008:7; Vega Centeno 2003: 21). Por ello, los habitantes desarrollarán sus actividades más allá de su espacio de residencia, para lograr acceso a una mayor y mejor cantidad de actividades económicas y urbanas, donde sus movimientos, o patrones de movilidad, dependen directamente de la estructura

urbana y organización funcional del territorio. En el caso de Lima, a pesar de su dispersión territorial; esta no ha implicado una descentralización de las funciones urbanas, ya que la mayor cantidad de actividades vitales, especialmente el trabajo, aún se encuentran en los distritos de Lima Centro (Avellaneda 2008)

3.2 Contexto urbano de movilidad en la ciudad

A partir de la diferencia explicada entre movilidad – suma de desplazamientos que el individuo realiza cotidianamente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado - y transporte – infraestructuras para desplazarse-, el objetivo de esta sección es presentar el impacto de la ciudad fragmentada en la movilidad en general y en la bicicleta en particular. Para ello explicaremos la importancia de la movilidad para el desarrollo de la vida cotidiana, la relación existente entre territorio y movilidad, los patrones de movilidad de los habitantes de Lima, los equipamientos e infraestructura de movilidad pensadas para y por la circulación del auto privado, los sistemas de transporte existentes y la presencia y calidad de infraestructura ciclista, enfocándonos en las ciclovías.

3.2.1 Relación entre movilidad y territorio

La forma en cómo se organiza la ciudad incide en el modo en que se establecen las necesidades de desplazamiento de la población (Vega Centeno et al. 2011: 289). Debido a la distribución espacial de distintas infraestructuras y actividades funcionales por el espacio es que los individuos se movilizarán para conectarse a dichos espacios y desarrollar así sus actividades cotidianas (Montezuma 2003, Gutiérrez 2012, Imilán et al.2015, Herce 2019).

La acción de moverse, permite al habitante acceder cotidianamente a otras personas, bienes, servicios y actividades, como centros de trabajo, salud, educación, entre otros, que satisfacen sus deseos y necesidades: generar ingresos, cuidar de la salud, obtener conocimientos, etc. y, por tanto, a

desarrollar su vida cotidiana. En otras palabras, permite la integración y participación del individuo en la vida social de la ciudad (Imilán et al.2015, Gutiérrez 2010).

El desplazamiento implica su ejecución sobre un territorio a través de infraestructuras y medios de transporte, como automóviles, bicicletas, etc. Su realización y experiencia será realizada y vivida de manera diferente - y desigual - de acuerdo al contexto material en el que se desarrolla. Esta abarca tanto las infraestructuras de movilidad y los vehículos a través de los cuales se realiza, así como la ubicación de la residencia, desde la que inicia el viaje, y a los servicios que arriba (Jirón & Mantilla 2014).

La lógica locacional en torno al que gira el modelo de urbanización explica estos desplazamientos territoriales; o sea, la relación entre ciudad y transporte remite fundamentalmente a la distribución de actividades y personas en el territorio – que son lugares o puntos importantes - donde las personas deberán desplazarse por el territorio a través de medios de transporte que respondan a dicha demanda (Gutierrez 2012: 64).

Esta relación entre territorio y movilidad puede ser vista en la urbanización, de Lima, los patrones de movilidad y los medios de transporte que respondían y reforzaban la demanda. Por ejemplo, en los barrios tradicionales, las personas se movilizaban de manera peatonal debido a la poca expansión de la ciudad; luego, la movilidad se realizó en transporte público a través de tranvías, primero tirado por caballos y luego con energía eléctrica, permitiendo un primer crecimiento de la ciudad. Después, la llegada del autobús incrementaría exponencialmente dicho crecimiento movilizándolo a los individuos fuera de rutas predeterminadas. Esto generó las condiciones para la presencia de una mayor cantidad y diversidad de medios de transporte que responderían, a su vez, a una mayor cantidad y variedad de viajes, así como de distancias (Avellaneda 2008, Dextre y Avellaneda 2014).

En la actualidad, todas las ciudades con estas características de urbanización y de localización de actividades, donde los centros funcionales se ubican en el centro de las ciudades, registran que aquellos que residen en las zonas periféricas y extraperiféricas de la ciudad y que se encuentran más

alejadas de estos centros tienden a movilizarse mayores distancias y de maneras más incómodas, peligrosas e ineficientes, ya que son usualmente estos espacios los que no cuentan con infraestructuras adecuadas, tanto urbanas como de transporte (Jirón 2007a; Rodríguez 2008).

3.2.3 Rasgos centrales de los patrones de movilidad: usos principales y tipos desplazamientos

De acuerdo al estudio realizado por la Agencia Nippon Koei (2013) para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el principal motivo de las personas para movilizarse es principalmente para dirigirse al espacio de trabajo (32.2%).

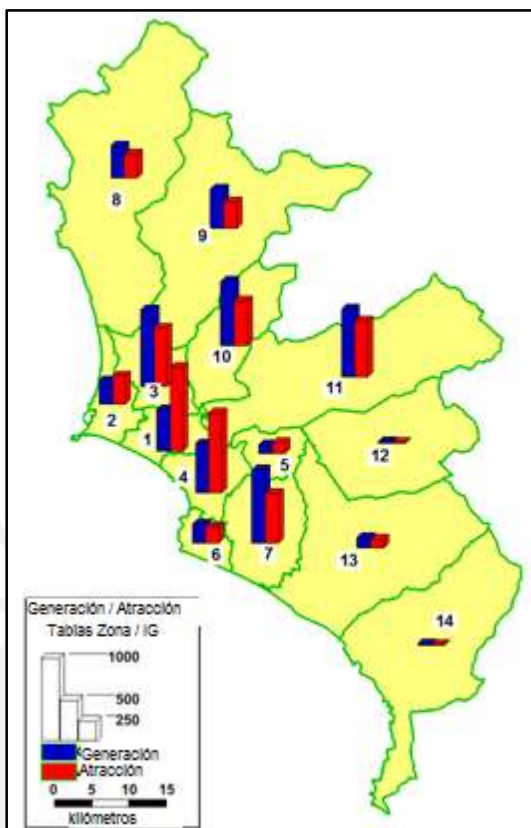
Tabla 15: Propósito de viajes

Propósito	Todos los modos			Excluyendo los viajes a pie		
	No. de viajes (1,000)	%	Excluyendo "A casa"	No. de viajes (1,000)	%	Excluyendo "A casa"
A trabajar	3,733	16.7	32.2	3,052	18.1	33.8
A estudiar	3,122	14.0	26.9	1,861	11.0	20.6
Negocios	557	2.5	4.8	538	3.2	6.0
Privado	4,191	19.5	36.1	3,579	21.2	39.6
A casa	10,549	47.3	-	7,649	46.5	-

Fuente: Nippon Koei (2013)

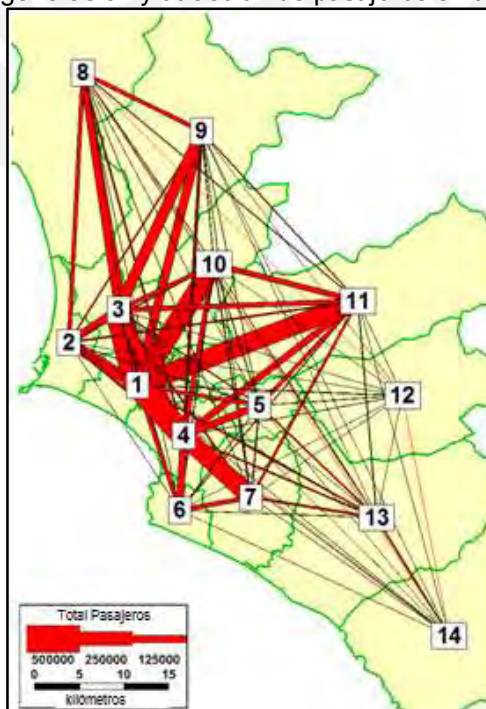
Este estudio, a través del análisis de 14 zonas integradas, concluye que la demanda de viajes es elevada en distritos de áreas suburbanas - zonas periféricas y extraperiféricas -, lugares donde se generan una mayor cantidad de viajes; mientras los espacios que atraen viajes; o sea, o los lugares de arribo, son distritos de las áreas centrales de la ciudad, principalmente San Isidro, Miraflores y Centro de Lima. En otras palabras, las personas de lugares pobres tienden a tener altas índices de salida de trabajadores a diferencia de aquellas que no lo son (Rodríguez 2008).

Ilustración 5: Zonas de acuerdo a generación y atracción de viajes



Fuente: Nippon Koei (2013)

Ilustración 6: Densidad de generación y atracción de pasajeros en tránsito masivo



Fuente: Nippon Koei (2013)

De acuerdo a la ubicación de su residencia y del destino, los individuos se movilizarán eligiendo el medio de transporte más adecuado de acuerdo a sus circunstancias personales, tomando en cuenta su nivel de ingresos, edad, género, capacidades mentales y físicas y sus posibilidades de accesibilidad para tomar la “mejor” decisión posible (Miralles- Guasch 2002).

En ese sentido, su movilidad junto a la presencia de determinados medios de transporte generarán ventajas o desventajas en la accesibilidad del individuo a los bienes urbanos. Esto moldea la calidad de vida de los individuos permitiendo su inclusión o exclusión social, al facilitar o dificultar que las personas puedan participar de manera completa en la sociedad (Miralles- Guasch 2002; Moctezuma 2003)

En el caso de Lima, el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima Metropolitana realizado por la Agencia de cooperación internacional de Japón- JICA (de Lima, C. D. T. Callao–MTC 2005) señala que la proporción del ingreso familiar que tiene que ser dedicado al transporte entre las familias con menores recursos es el 42.7%; mientras que los sectores con mayores ingresos deben invertir menos del 10% de su presupuesto. Así mismo, el ratio de movilidad disminuye a medida que se desciende en la escala social, donde las personas cuyo ingreso no supera los S/.1200 soles es de 1.8 mientras que el resto es el de 2.1.

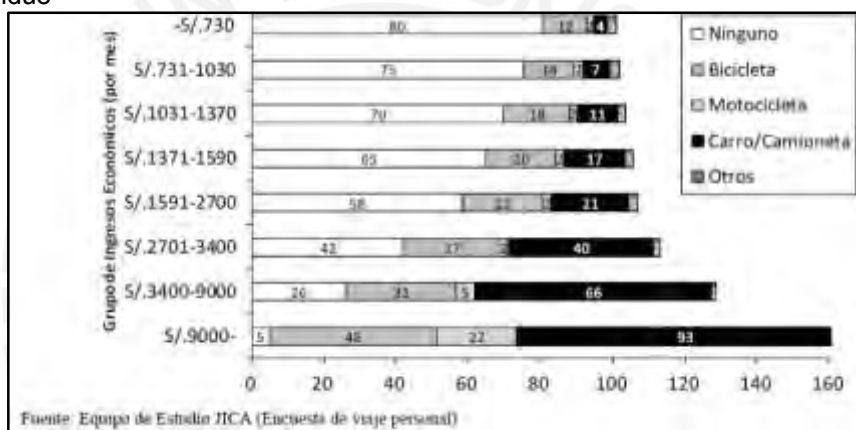
Tabla 16: Costo de transporte, en soles y porcentaje, de acuerdo al nivel de ingresos

Nivel de ingresos (S/.)	Costo de transporte por hogar (S/. por día)				Promedio del hogar	Ratio del costo de transporte (%)
	Min	Máx	Diario	Mensual		
Menos de 600	0.2	204.0	5.1	128.0	300	42.7
601- 1000	0.3	124.0	6.8	170.0	800	21.2
1001-1500	0.5	168.0	9.0	225.0	1250	18
1501- 2000	0.5	126.0	11.1	277.0	1750	15.8
2001- 3000	0.5	193.0	14.2	356.0	2500	14.2
3001- 4000	0.5	180.0	17.8	446.0	3500	12.7
4001- 7000	1.0	131.5	26.3	658.0	5500	12
Más de 7000	1.5	118.0	34.7	868.0	10000	8.7

Fuente: de Lima, C. D. T. Callao–MTC 2005

En esa misma línea, Nippon Koei (2013) señala que cuanto más ingresos económicos tenga una persona existe mayor probabilidad de poseer diversos medios de transporte propios, especialmente auto privado, motocicletas y bicicleta; mientras que aquellos con menores ingresos tienen mayor probabilidad de no tener ningún medio de transporte. Y, por tanto, son los que tienen menos opciones de migrar a otros medios de transporte (Miralles – Guasch 2002 y Cebollada & Avellaneda 2003) y de que sus oportunidades de movilidad disminuyan (Vega Centeno et al. 2011: 302)

Ilustración 7: Posesión de vehículos privados de acuerdo a la cantidad de ingresos que tiene el individuo



Fuente: Nippon Koei (2013)

Se observa que los patrones de desplazamiento de los individuos en la ciudad se realizan mayoritariamente hacia distritos de Lima Centro desde distritos ubicados en áreas suburbanas, cuyos habitantes, usualmente de menores ingresos, poseen menores opciones de vehículos de movilidad y, por tanto, invierten más recursos y tiempo para trasladarse. Por el contrario, aquellos que residen cerca o en los distritos de Lima centro, tienen una mayor capacidad de escoger medios de transporte que se ajuste a sus necesidades y deseos, desplazándose con mayor facilidad y eficacia y, por tanto, incrementando sus posibilidades de acceder a actividades urbanas y oportunidades que ofrece la ciudad (Miralles- Guasch 2002)

3.2.3 Sistemas de transporte en la ciudad

3.2.3.1 Vehículos de transporte masivo privados y públicos

La neoliberalización económica emprendida por Fujimori en los años 90 derivó en la desaparición del transporte público estatal para facilitar la libre competencia entre nuevos servicios de transporte urbano a través de la concesión de rutas, los cuales establecieron sus propios estándares, tarifas y vehículos. Por eso, Lima es actualmente la ciudad más grande del mundo sin un sistema de transporte público administrado por el Estado (Ledgard y Solano 2011) y la única de América Latina que no ha logrado constituir un sistema articulado ni integral de transporte público urbano, presentando uno atomizado, caótico, obsoleto, poco eficiente, de pésima calidad y que se desarrolla en condiciones riesgosas y precarias para los ciudadanos (Informe de la Defensoría del Pueblo N°137).

Esta concesión, ligada a una falta de regulación apropiada por parte de organismos estatales, generó la presencia de una gran cantidad de pequeñas empresas privadas en constante competencia por los pasajeros, siendo usual que los conductores realicen maniobras temerarias y conduzcan de manera imprudente para obtener la mayor cantidad de ganancias. Este fenómeno es conocido como “la guerra del centavo” (ver Bielich 2009). Así mismo, como señalan Dextre y Avellaneda (2014) las dos últimas décadas se caracterizan por dos fenómenos: la disminución de un porcentaje considerable de buses de transporte público masivo y la calidad de su servicio, que fueron reemplazados por vehículos de menor capacidad – como las combis o cústeres – y el incremento de viajes en automóvil privado (que será visto más adelante).

De acuerdo a datos de la municipalidad Metropolitana de Lima, a noviembre del 2018, operan cerca de 350 rutas de transporte urbano que forman parte del Plan Regulador, conocido como “rutas convencionales”. A este se suman las 268 empresas de transporte cuyas autorizaciones de rutas fueron ampliadas hasta diciembre del 2019, así como la presencia de 30 rutas informales que existen. De esta situación se desprende el tránsito con cerca de 100 000 unidades deficientes con condiciones inadecuadas de seguridad y comodidad (Gestión 26 de noviembre del 2018). Esta cantidad de unidades es en parte responsable de las grandes congestiones viales que ocurren en la ciudad

debido a la falta de respeto hacia las normas de tránsito (Vega Centeno et al. 2011: 289).

Muchas de estas líneas poseen vehículos usados que tienen más de 10 o 15 años de antigüedad (Vega Centeno et al. 2011: 304), donde sus usuarios viajan en promedio 95 minutos desde su hogar hasta su centro de trabajo en un día laborable, recorren veinte kilómetros en hora y media, cuando podrían hacerlo en treinta minutos aproximadamente (El Comercio, 21 de agosto del 2006 en Ludeña 2011: 84). Además, esperan alrededor de 14 minutos en el paradero para recorrer aproximadamente 8.1km (Moovit Insights - Página Web).

Tanto buses como combis/ custers que pertenecen al sistema de transporte privado concesionado, es el principal medio de transporte de la ciudad, siendo usada por el 58.3% de la población de Lima Metropolitana. Del total de entrevistados, según el sexo, el 58.1% de las mujeres y el 58.4% de hombres la usa. Sobre la edad, el 62.8% tienen entre 18 a 29 años de edad; 54.8% tienen entre 30 a 44 años y 65.9% de 45 a más años. En cuanto al nivel socioeconómico, el 51.6% pertenecen al A/B; el 63.4% al C y el 63.9% al D/E. Y, acerca de la zona, el 49.6% residen en Lima Centro; el 59% en Lima Este; el 65.4% en Lima Norte y el 63% en Lima Sur (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018).

La población la considera como el segundo problema que más afecta su calidad de vida (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015b), no obstante es un medio de transporte que sigue siendo usado masivamente dado que facilita el acceso de la población a los espacios más importantes de la ciudad, especialmente aquellos que se encuentran en Lima Centro, realizar desplazamientos largos dentro de la ciudad y conectar, hasta cierto punto, muchos lugares en las zonas de expansión donde habita la población de bajos recursos. Es decir, a pesar de la gran cantidad de horas que las personas deben invertir para que estos vehículos los trasladen de manera incómoda – por sus características físicas y trato del cobrador-, impredecible –no hay horarios establecidos y, en muchas ocasiones, a pesar que los precios estén relativamente establecidos, varían de acuerdo a las circunstancias y

parámetros del cobrador - e insegura, estos cumplen su función: desplazar a las personas a través de la ciudad (Vega Centeno et al. 2011).

Por otro lado, tenemos el sistema de transporte masivo público que ha sido implementado durante los últimos años. Entre ellas tenemos El Metro de Lima, también conocido como el Tren Eléctrico, el Metropolitano y los corredores complementarios. En cuanto al primero, el Metro es un sistema de transporte por vías férreas que conecta Villa el Salvador, en el extremo sur de la ciudad, con San Juan de Lurigancho, en el noreste, uniendo en su recorrido los distritos de Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Surco, Surquillo, San Borja, San Luis, La Victoria y El Agustino, siendo 35 kilómetros su extensión total (Lineauno.pe).

De acuerdo al Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos (2018), esta es utilizada por el 3.0% de la población total. De acuerdo al sexo, por el 3.1% de hombres y el 2.8% de mujeres. Usado por el 2.9% de quienes tienen entre 18 a 29 años, el 2.3% de 30 a 44 años, y el 4.3% de 45 a más años. El 3.1% del nivel socioeconómico A/B la usa, el 3.4% del C y el 2.1% del D. En cuanto a las zonas, el 1.3% de Lima Centro se moviliza en ella, 4.8% de Lima Este y el 6.4% de Lima Sur. Entre los problemas más recurrentes se identifica la realización de largas colas, fallas técnicas con los vehículos, retrasos en los horarios y el tiempo o problemas para el recargo de tarjetas al momento previo de ingresar (La República 12 de setiembre del 2019).

Así mismo, se implementó el Metropolitano, un sistema de transporte público masivo tipo BRT compuesto de autobuses de gran capacidad que busca ser rápido y económico. Opera en corredores segregados a lo largo de una vía troncal de 26 kilómetros que une los distritos de Los Olivos, Independencia, Rímac, San Martín de Porres, Lima, Breña, La Victoria, San Isidro, Lince, Surquillo, Miraflores, Surco, Barranco y Chorrillos. Estos cuentan a su vez con alimentadores – denominados “corredores complementarios”, que se ubican en las estaciones de los extremos norte y sur y se caracterizados por ser buses convencionales de menor tamaño.

Tanto el Metropolitano como sus alimentadores son utilizadas por el 4.6% de la población total, por el 2.9% de hombres y el 7.6% de mujeres. En cuanto a la

edad, el 5.8% de quienes tienen entre 18 a 29 años se desplaza en ella, el 4.3% entre 30 a 44 años y el 2.7% de 45 a más años. En cuanto al nivel socioeconómico, el 5.8% de quienes pertenecen al A/B se moviliza en ella, 5.1% del C y el 2.9% del D/E. Y por el 2% de quienes residen en Lima Centro, el 0.3% de Lima Este, el 7.4% de Lima Norte y el 2% de Lima Sur. No obstante, en general, este solo atiende el 8% de las demandas de viaje, principalmente aquellas que se encuentran en el centro de la ciudad (Vega Centeno et al. 2011: 321).

3.2.3.2. Vehículos de capacidad menor

Nos referiremos a vehículos de menor capacidad a los colectivos, mototaxis y taxis. Los primeros son autos pequeños compartidos en el que se moviliza un grupo de gente que realiza la misma ruta, estas son rápidas y un poco más caras que los buses, usualmente operan en los corredores del Metropolitano y el Metro compitiendo con estos por pasajeros. Al ser de naturaleza informal pueden cambiar su ruta de acuerdo a la demanda de los usuarios o del chofer y no cuentan con ningún tipo de seguro si ocurre algún accidente (Vega Centeno, et al. 2011) Se calcula que actualmente existen alrededor de 30 mil colectivos informales que operan en la ruta del Metropolitano (El Comercio 24 de noviembre del 2019).

Según los datos del Observatorio Lima Como Vamos (2018), el 2.3% de la población de Lima utiliza los colectivos para transportarse, del total de encuestados, es usado por el 1.9% de los varones y el 3% de mujeres. Sobre la edad, el 2.7% tiene entre 18 a 29 años, el 1.8% entre 30 a 44 años y el 2.3% entre 45 a más. En cuanto a los sectores socioeconómicos, el 2.9% es A/B, el 2.7% es c y el 0.4% es D/E. Y, el 2.3% reside en Lima Centro, 3.2% Lima Este, el 1.7% Lima Norte y 2% Lima Sur.

Las mototaxis siguen el mismo patrón de los colectivos pero operan mayoritariamente en las periferias. Se caracterizan por ser un triciclo motorizado que posibilita el traslado de una a tres personas a zonas donde el sistema de transporte público no llega o tiene poca accesibilidad. No obstante, es un medio de transporte altamente contaminante y peligroso, ya que muchos conductores suelen ser menores de edad. Se calcula que actualmente existen

alrededor de 45 mil unidades circulando por la ciudad (Vega Centeno et al. 2011: 312).

El 4.5% de la población de Lima Metropolitana la usa como medio de transporte. Del total de encuestados, 4.6% son varones, 4.2% son mujeres; 3.7% tienen entre 18 a 29 años, 6.1% entre 30 a 44 años y 3.5% de 45 a más años. El 1.7% es de clase A/B, 5.1% es C y 9.3% es D. Y, el 0.7% reside en Lima Centro; el 6.7% en Lima Este, el 3.4% en Lima Norte y el 7.6% en Lima Sur (Observatorio Lima Como Vamos 2018).

Los taxis son medios de transporte usados principalmente por la clase media que se encuentra en los distritos de la zona centro de la ciudad que desean trasladarse de manera rápida y segura y que no poseen un vehículo privado (Yachiyo 2005 en Vega Centeno et al. 2011: 311). Al no funcionar bajo un sistema que controla las tarifas, o taxímetros, los precios se negocian individualmente a través del regateo, las cuales son tarifas bajas debido al exceso de demanda¹², por eso los conductores tratarán de conseguir la mayor cantidad de pasajeros al día manejando de manera acelerada e imprudente para llegar al destino quebrando muchas normas de tránsito.

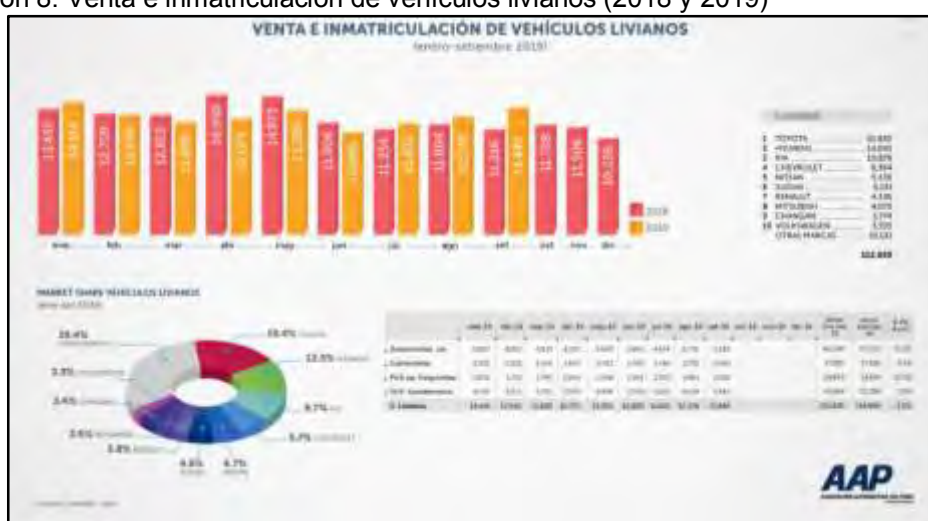
Actualmente, Lima es la capital con más taxis en términos absolutos y relativos en el mundo, de acuerdo a Acceso Crediticio, se calcula que circulan alrededor de 200 mil unidades en la ciudad, de las cuales 68 mil son informales (La República, 22 de junio del 2019).

Este medio es usado por el 1.2% de toda la población de Lima Metropolitana. Por el 0.8% varones y el 1.9% de mujeres; el 1.8% tienen entre 18 a 29 años; el 0.8% entre 30 a 44 años y de 45 a más. El 2.3% es del sector socioeconómico A/B; el 0.2% del C y el 0.4% del D/E. Y, el 3% reside en Lima Centro; el 0.6% en Lima Este; el 0.3% en Lima Norte y el 0.8% en Lima Sur (Observatorio Lima Como Vamos 2018). Entonces, este solo responde a un porcentaje bajo de la demanda de movilidad de la población y, en realidad, contribuye más a la congestión vehicular en la ciudad.

¹² Existen veintiocho taxis por cada mil habitantes; mientras que en Santiago, Quito y Bogotá la cifra es de nueve taxis por cada mil habitantes. (Instituto Peruano de Administración Municipal 2009 en Vega Centeno et al 2011: 311)

En el caso de los vehículos privados, su uso se ha incrementado exponencialmente en los últimos años, crecimiento anualmente alrededor de una tasa de 8 a 9% (INEI 2016), especialmente aquellos diseñados para el campo (Ludeña 2011) debido a la baja calidad y eficacia del transporte público, el status y distinción que otorga a sus usuarios en el espacio público y las políticas públicas y de movilidad que se enfocaron en mejorar su circulación (Dextre & Avellaneda 2014).

Ilustración 8: Venta e inmatriculación de vehículos livianos (2018 y 2019)



Fuente: Asociación Automotriz del Perú (2019)

Debido a que encarna la experiencia global contemporánea de movilidad, esta ha impuesto una manera de organizar la ciudad, de relacionarnos, pensar y movilizarnos en el espacio público. Excluyendo, disminuyendo y limitando la capacidad de movimiento de otros, principalmente peatones y ciclistas, que son considerados obstáculos para su libre circulación (Dupuy 1995, Sheller & Urry 2000, Sheller 2004, Urry 2004). Por eso, las obras públicas se han centrado en mejorar la capacidad vial para su circulación con la implementación de carriles, intercambios viales, desniveles, estacionamientos, etc. en detrimento de otros medios de movilidad (Dextre & Avellaneda 2014). Esto fortalece el proceso de expansión de la ciudad a un modelo similar de las metrópolis americanas (De Mattos 2010).

Acorde al Observatorio Lima Como Vamos (2018), el 10.8% de la población de Lima Metropolitana la usa para movilizarse. Del total de encuestados, en base a sus características, el 13% son hombres y el 7.2% son mujeres; el 6.2%

tiene entre 18 a 29 años; el 15.7% entre 30 a 44 años; el 12.5% entre 45 a más; el 19.9% es del nivel socioeconómico A/B; el 4.9% del C y el 1.3% del D; y el 22.3% reside en Lima Centro; el 7% en Lima Este, el 7.7% en Lima Norte y el 5.2% en Lima Sur.

Ilustración 9: Medio de transporte que utiliza para ir a su centro de trabajo, oficina o centro de estudio

	Lima	Callao
Combi o coaster (cuádr)	29.2%	39.4%
Bus	29.1%	28.6%
Camino o voy a pie	12.0%	13.0%
Automóvil propio	10.8%	11.1%
Mototaxi	4.5%	2.9%
Metro de Lima	3.0%	0.0%
Metropolitano	2.9%	0.5%
Colectivo	2.3%	5.8%
Corredores Complementarios	1.7%	0.0%
Motocicleta propia	1.5%	1.0%
Taxi	1.2%	0.5%
Bicicleta	1.1%	0.0%
Otro	0.6%	2.4%

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

LIMA COMO VAMOS / IDP-FUCP

Fuente: Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018

Tabla 17: Movilidad de la población en Lima Metropolitana de acuerdo a las características socioeconómicas

LIMA	2018	Hombres	Mujer	18-29 años	30-44 años	45 años o más	A/B	C	D/E	Lima Centro	Lima Este	Lima Norte	Lima Sur
Combi o coaster	29.2%	28.9%	29.6%	31.7%	26.9%	29.6%	19.3%	34.4%	41.9%	21.0%	28.7%	32.7%	35.7%
Bus	29.1%	29.5%	28.5%	32.1%	27.9%	34.0%	32.5%	29.0%	22.0%	25.9%	30.3%	30.7%	27.3%
Camino o voy a pie	12.0%	11.2%	13.4%	10.7%	11.2%	16.0%	9.3%	13.2%	15.7%	11.1%	13.4%	11.4%	9.5%
Automóvil propio	10.8%	13.0%	7.2%	9.2%	18.7%	12.5%	19.9%	4.9%	1.3%	23.3%	7.0%	7.7%	5.2%
Mototaxi	4.5%	4.6%	4.2%	3.7%	6.1%	3.5%	1.7%	5.1%	9.3%	0.7%	6.7%	3.4%	7.6%
Metro de Lima	3.0%	3.1%	2.8%	2.9%	2.3%	4.3%	3.1%	3.4%	2.1%	1.3%	4.8%	0.9%	6.4%
Metropolitano	2.9%	1.9%	4.6%	3.6%	2.8%	1.9%	3.7%	2.4%	2.1%	2.0%	0.3%	7.4%	2.0%
Colectivo	2.3%	1.9%	3.0%	2.7%	1.8%	2.3%	2.9%	3.7%	6.4%	2.3%	3.2%	1.7%	2.0%
Corredores Complementarios	1.7%	1.0%	3.0%	2.3%	1.5%	0.8%	2.1%	1.7%	0.8%	3.6%	2.5%	0.0%	6.4%
Motocicleta propia	1.5%	1.9%	0.7%	1.8%	1.5%	0.8%	1.4%	1.0%	2.5%	1.6%	1.3%	1.3%	1.6%
Taxi	1.2%	0.6%	1.9%	1.8%	0.6%	0.0%	2.3%	6.2%	0.4%	3.0%	0.6%	0.0%	0.8%
Bicicleta	1.1%	1.5%	0.5%	0.8%	0.8%	2.3%	1.2%	1.0%	1.3%	2.6%	0.6%	0.3%	0.3%
Otro	0.6%	0.5%	0.7%	0.6%	0.9%	0.4%	0.8%	0.7%	0.0%	0.7%	0.6%	0.7%	0.4%
NS/NR	0.1%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%

Fuente: Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018: 68

A pesar de la gran variedad de medios de transporte que existen en la ciudad, aún persiste la congestión vehicular resultado de una serie de deficiencias: la estructura urbana de la ciudad que obliga a sus habitantes a

movilizarse a un mismo espacio en la ciudad: el centro de la ciudad, dado que se ubican ahí las principales funciones y usos; la sincronía de los semáforos, la forma de regular el tránsito y la cultura de movilidad que deriva en conflictos constantes entre los vehículos por la localización de los paraderos y bloqueo en intersecciones, entre otros. Las consecuencias que se desprenden de este sistema ineficiente de movilidad son los embotellamientos, pérdida de tiempo para los habitantes y las empresas, accidentes de tránsito, contaminación y desperdicio de recursos públicos (Vega Centeno et al. 2011).

El Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos señala que al menos el 24% de los limeños demora de dos a seis horas al día para trasladarse (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2017), cantidad que se va incrementando al compararla con cifras de años anteriores. Junto a ello, el 35.1% de personas entrevistadas manifestó que su viaje le tomó más tiempo que el año anterior. Por ejemplo, en Lima Norte, este porcentaje incrementó hasta un 44.8%; mientras que solo el 10.9% de limeños percibió que su tiempo de viaje disminuyó y los demás sintieron que sus viajes tomaron el mismo tiempo (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018).

La congestión produce costos por la cantidad de horas productivas perdidas en los atascos, el cual se relaciona con el funcionamiento de la economía del país, pues disminuye la productividad y competitividad de sus centros económicos, administrativos, industriales y culturales, producto del largo tiempo que toma trasladar personas y bienes (Alegre 2016). De acuerdo a Proexpansión (2008), la congestión generaría pérdidas por US\$800 millones de dólares al año; es decir, el 1,5% del PBI.

Otra de las consecuencias son los accidentes de tránsito. Los países con ingresos bajos y medios tienen la mitad de vehículos del mundo y producen más del 90% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito (Dextre y Avellaneda 2014: 47). En el caso de Lima, a pesar de que su tasa de motorización; es decir, el número total de vehículos por cada 1.000 habitantes, es una de las más bajas de América Latina, las muertes por accidentes de tránsito es la más elevada, 6 muertes por cada 10 000 vehículos (CAF 2011) O

sea, los automóviles son los responsables del 60% de muertes por accidentes de tránsito (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015, INEI 2016).

Así mismo, los vehículos emiten una gran cantidad de CO₂. El 2001, el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM, hoy Ministerio del Ambiente), sostuvo que el sector transporte es la principal fuente de las emisiones de contaminantes de la ciudad, que produce el 86% del aire contaminado (CAF 2011). Así mismo, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) ha calculado que la mayor cantidad de toneladas de dióxido de carbono de la huella de carbono de la ciudad, el 36% corresponde al sector transporte, (Nippon Koei, C. O. 2013). Esto se debe a que los automóviles a gasolina producen 945 toneladas diarias mientras que los autobuses, 58 toneladas (CAF 2011). Estos emiten más de mil sustancias químicas a la atmósfera que permanecen en ella en forma de gases, aerosoles o partículas que contribuyen al calentamiento global, la contaminación local y la generación de enfermedades pulmonares. Así como generar contaminación acústica, intrusión visual y degradación paisajística (Dextre y Avellaneda 2014).

Además, tanto los autos como sus suplementos, y sus respectivas cadenas de producción/extracción, mantenimiento y desecho, como de construcción y mantenimiento de infraestructuras, consumen recursos económicos públicos y energía no renovable de manera excesiva (Monzón 2009 en Dextre y Avellaneda 2004:33), ya que el espacio requerido para este se desplace es 10 veces superior al de un autobús, 15 al de una bicicleta y 60 veces al de un peatón, por lo que usa y ocupa el 65% de la vía pública tanto para su circulación como para su estancia (Vasconcellos 2010). Así mismo, un viaje promedio realizado en transporte individual consume casi cuatro veces más energía que el transporte público masivo (Vasconcellos 2010).

En ese sentido, estos sistemas y medios de transporte responden a la demanda que se deriva de la estructura urbana de la ciudad dado que los habitantes deben movilizarse hacia un mismo punto: a distritos específicos de Lima Centro pues, como se desarrolló en los apartados anteriores, estas concentran la mayor cantidad de funciones de la ciudad, desde empleo, educación, salud, entre otros, configurando y siendo la principal responsable

del sistema de viajes de sus habitantes (Vega Centeno et al. 2011: 324). De esa manera, dado que estos medios de transporte no se encuentran presentes en todos los espacios de la ciudad, es que satisfacen de manera inequitativa las necesidades de movilidad de sus ciudadanos (Vega Centeno et al 2011, Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015).

3.2.3.3. Viajes no motorizados

Como la ciudad prioriza la movilidad de vehículos motorizados, especialmente el auto privado, otros medios de movilidad, como los realizados a pie o bicicleta han sido ignorados por las autoridades en las políticas públicas, convirtiéndose en los grupos más vulnerables dentro del sistema de transporte. Según el Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos (2015), la capacidad de que ambos sobrelleven un accidente es baja a comparación de aquellas personas que se encuentren dentro de un auto, por eso, representan el 16.1% de las víctimas de los accidentes no fatales y el 60.6% de los accidentes fatales.

En cuanto a la movilidad realizada a pie, el 12% de la población la realiza. Y, en base a las características de los entrevistados, 11.2% de los hombres y 13.4% de las mujeres se trasladan de esa manera. El 10.7% de personas entre 18 a 29 años, 11.2% entre 30 a 44 años y el 16% del 45 a más también. El 9.3% son de nivel socioeconómico A/B; el 13.2% del C y el 15.7% del D/E. En cuanto a las zonas, el 13.1% son de Lima Centro; el 13.4% de Lima Este, el 11.4% de Lima Norte y 9.6% de Lima Sur (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018).

La realización de los viajes realizados exclusivamente a pie se ejecuta de manera vulnerable. Como señala el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009) por cada 100 mil viajes realizados a pie, ocho personas mueren por accidentes de tránsito, mientras que en otros modos muere menos de una persona. No obstante, la cantidad de fallecidos varía de acuerdo al lugar en el que ocurren, por ejemplo, se ha reportado treinta y ocho muertos en un pequeño tramo de la Carretera Central (Ate Vitarte) mientras

que se reporta cero muertos en la totalidad de los distritos de San Isidro y Miraflores. Esto se explica por la heterogeneidad de la estructura urbana de Lima, en la que existen ciertas zonas de la ciudad similares a las del primer mundo; mientras que las otras se pueden comparar a ciudades de África o Asia (Dextre 2010 en Vega Centeno et al. 2011: 314). En ese sentido, resulta diez veces más riesgoso movilizarse caminando en la ciudad, que ir al interior de un vehículo siendo conductor o pasajero (Vega Centeno et al. 2011).

En el caso de la movilidad en bicicleta en ciudades donde predomina el uso y status del auto privado, esta es vista como una movilidad poco atractiva, inapropiada (Aldred 2013; Aldred et al 2014), desadaptada, inútil, inconveniente (Furness 2005) y, sobre todo, riesgosa (Aldred 2013), por la alta probabilidad de sufrir un accidente de tránsito, donde “del total de accidentes que ocurren en Lima Metropolitana, 270 involucran un accidente con bicicleta” (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015: 10).

En ese sentido, los patrones de movilidad de las personas; es decir, el movimiento o desplazamiento que realiza el individuo para ir de un punto A a un punto B, determinará el uso y presencia de determinados sistemas de transporte en el territorio. Estos, a su vez, configurarán o consolidarán las características de la ciudad, pues la relación entre patrones de movilidad, medios de transporte y estructura urbana están dialécticamente interrelacionadas, influyéndose una a otra (Miralles – Guasch 2002, Avellaneda 2008).

3.2.4 Infraestructura ciclista

Dada la inserción de nuestro país en redes y proyectos internacionales desarrolladas por Naciones Unidas, como la Agenda 2030 y el Acuerdo de París, que buscan disminuir la contaminación ambiental, es que en los últimos años (2010 – 2020), desde diferentes niveles de gobierno, se ha fomentado y declarado la bicicleta como una alternativa sostenible de movilidad urbana (Ministerio del Ambiente 2016). Por eso, a nivel estatal se promulgó la ley N° 30936, aprobada en abril del 2019, que declara el 3 de junio como el día

nacional de la bicicleta y busca promover y regular su uso a través de la educación vial, la adecuación e implementación de infraestructura para su uso, el transporte intermodal, estacionamientos, un sistema público de préstamos y políticas como la otorgación de un día libre si uno se moviliza 45 días a su centro trabajo en bicicleta, el cual solo se aplica en instituciones públicas. Así mismo, esta reconoce y establece derechos, obligaciones, infracciones y sanciones para los ciclistas.

Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la Subgerencia de transporte no motorizado, se decretaron las ordenanzas 612, 1613 y 1851 que la promueven como un medio alternativo, sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos; del diseño, construcción, mantenimiento y rehabilitación de ciclovías, diseño de estacionamientos para parqueo y permanencia programas recreativos para garantizar el derecho de los usuarios a una movilidad segura, eficiente, complementaria e integrada al sistema general de transporte. Además, se implementó proyectos de las que resaltan “Ciclodía”, realizada desde el 2011, en el que cierra la avenida Arequipa todos los domingos de 7:00 a.m. a 1:00 p.m. para la realización de actividades recreativas y préstamo de medios no motorizados, como patines, caminata y, especialmente, bicicletas. Los beneficiarios directos son residentes de los distritos de Lima Cercado, San Isidro, Lince y Miraflores (Rivera 2015: 78). Así mismo como el programa “A la chamba en bici” dirigido a trabajadores de empresas públicas para que se desplacen en bicicleta (Municipalidad de Lima 2018). Y, propuso la construcción, de 153 kilómetros de ciclovías, en el mediano plazo, y de 884.56 kilómetros en el largo plazo, interconectadas entre sí y con las estaciones del Metropolitano, corredores y alimentadores dentro del marco del Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano - PLAM 2035- (Municipalidad de Lima 2018).

Ilustración 10: Cartera de Proyectos a mediano plazo. Conectividad de 190 km. de ciclovías.



Fuente: Subgerencia de Transporte No Motorizado de la Municipalidad de Lima (2018)

Ilustración 11: Red total de 1084 kilómetros de ciclovías (Cartera de largo plazo)



Fuente: Subgerencia de Transporte No Motorizado de la Municipalidad de Lima (2018)

A nivel distrital, centrándonos en el distrito de San Isidro, se implementó alrededor de 12 kilómetros de infraestructura ciclista en las principales avenidas y calles como: Dos de Mayo, Rivera Navarrete y las ubicadas en el centro empresarial, así como un sistema público de préstamos de bicicletas y se realizaron campañas junto a empresas del sector privado para promoverlas en los centros de trabajo a través de implementación de duchas,

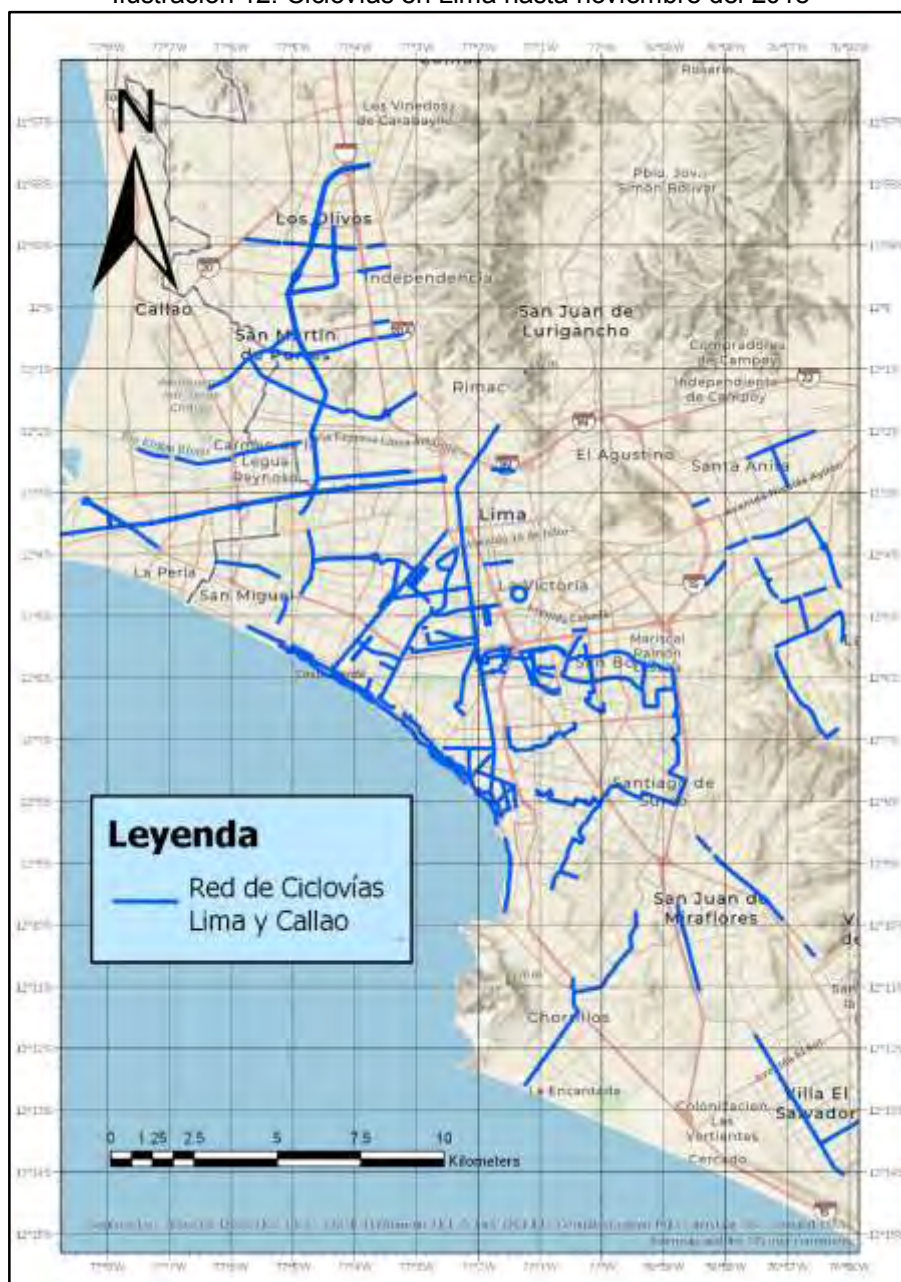
estacionamientos, bonos de descuento y realización de actividades recreativas como la “Caravana Empresarial”¹³.

Y, desde la sociedad civil, surgieron grupos activistas que organizan salidas grupales para incentivar su uso y exigir más infraestructura en la ciudad, como aquellos mencionados en nuestro mapeo virtual: Bicilibres, Actibicimo, Sosten.ibles, Círculo protector de las Huacas, Cicleando en Lima, Enbiciados (ver tabla 7, página 50) el caso grupo Cicloaxión (Rojas et al. 2018) y de Bicicommuters, que forma parte de nuestro análisis.

No obstante, a pesar de estas propuestas, hasta noviembre del 2018, se contabilizó la existencia de 190 km de ciclovías fragmentadas, no conectadas entre sí en la ciudad (Municipalidad de Lima 2018), ya que no se contó con un plan integral (Pastor 2009, Observatorio Ciudadano Lima como Vamos 2016), que derivó a una construcción desordenada a lo largo de los años, de acuerdo a diferentes iniciativas ministeriales, municipales y distritales sin parámetros estandarizados de construcción.

¹³ Trabajadores de San Isidro participaron en singular caravana en bici (ver Anexo 5)

Ilustración 12: Ciclovías en Lima hasta noviembre del 2018

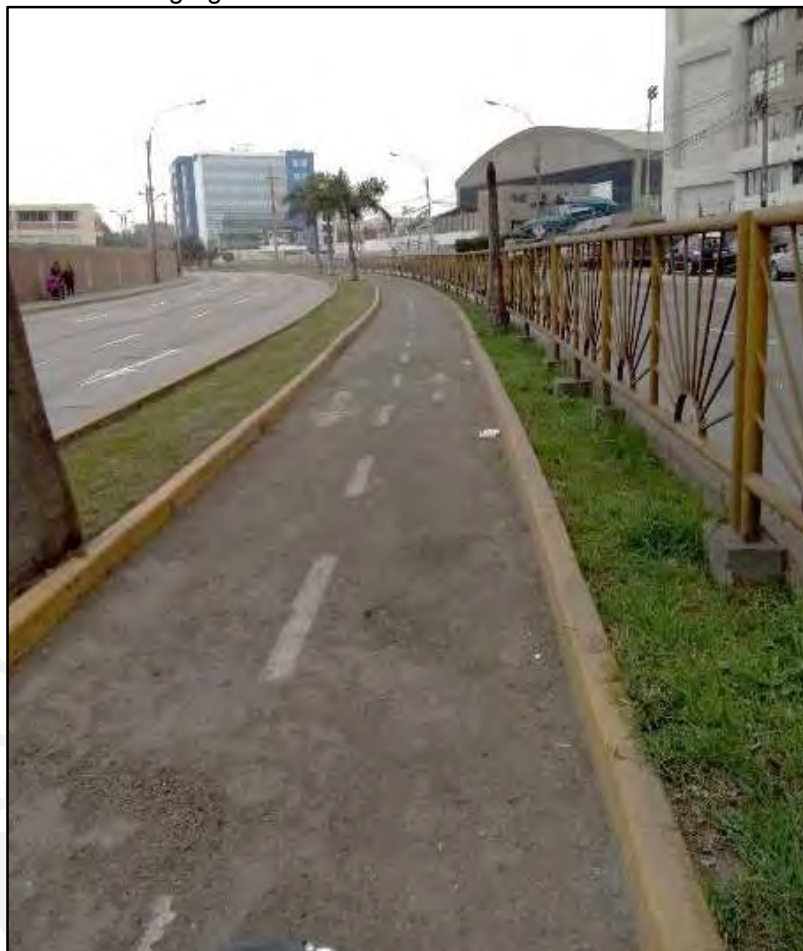


Fuente: Google Maps. Elaboración Orlando Román (2020)

El diseño de infraestructura ciclista depende del tipo de espacio de circulación que exista para la bicicleta en la pista; es decir, en base a su relación con otros usuarios en la vía pública. Por lo que esta puede ser dividida en dos tipos: las vías ciclistas o ciclovías, y las vías ciclo-adaptadas. Por un lado, las primeras, son espacios reservados exclusivamente para la circulación de la bicicleta y no traslapan con el espacio de otros usuarios. Dentro de ella

existen dos subtipos de ciclovías: las segregadas y las integradas (Pardo & Sanz 2016). Las de tipo segregada pueden contar con elementos “duros” y “blandos”. Aquellas con elementos duros cuentan con elementos físicos duros que impiden o dificultan salir o entrar en ella, que las ayudan a segregarse físicamente del resto del tránsito, especialmente motorizado, y también de los peatones, estas son conocidas como ciclorrutas y son vías reservadas exclusivamente para la circulación de la bicicleta (Pardo & Sanz 2016). De acuerdo a Jenny Samanez, estas fueron las primeras en ser implementadas en la ciudad con el financiamiento del Banco Mundial, durante la alcaldía de Belmont (1990 - 1996), en cinco ejes importantes uniendo varios distritos como las ubicadas en: la Avenida Universitaria, con 12 kilómetros de extensión que conecta los distritos de San Miguel, Pueblo Libre, Centro de Lima, San Martín de Porres, Independencia, Los Olivos y Comas; Avenida Salaverry, enlazando Lima Cercado, Jesús María y San Isidro y Avenida Arequipa, con 7.5 kilómetros de extensión uniendo los distritos del Centro de Lima, Lince, San Isidro y Miraflores; Avenida Benavides, con 9.32 kilómetros de extensión del Callao a Lima Cercado.

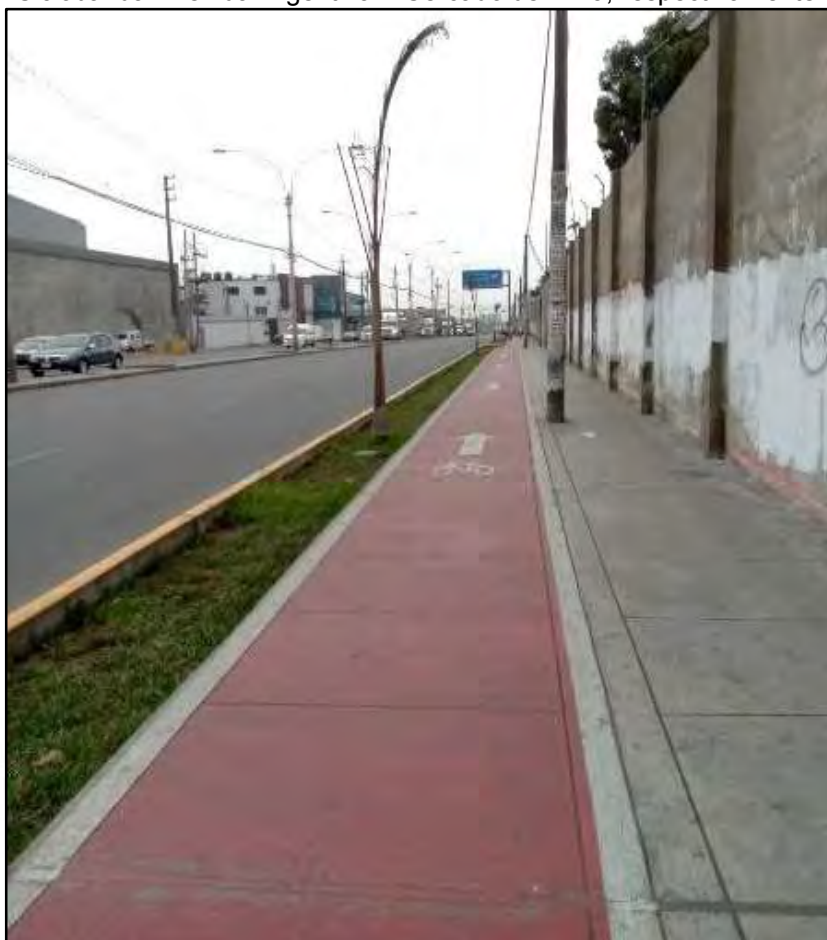
Fotografía 1: Ciclorruta de segregación dura: Avenida Universitaria: Distrito de San Miguel



Fuente: Danae Román – 8 de octubre 2019

Las ciclorutas segregadas con elementos blandos, o ciclobandas, son aquellas separadas por elementos visuales como marcas viales, color y otros dispositivos que hagan referencia a la presencia del ciclista y son vías reservadas exclusivamente para la circulación de las bicicletas. Dado a que pueden ubicarse a nivel de la vereda, pueden provocar problemas con los peatones. Por ejemplo, en el caso de Lima, en la ruta de la Avenida Universitaria con la Avenida Argentina se encuentra en una ubicación donde comparte espacio con un paradero principal, por lo que las personas ocupan la cicloavía para subir al transporte público (Flores 2014: 75). Por eso, de acuerdo a la experiencia internacional estas son contraproducentes para la promoción de la bicicleta, ya que el espacio de circulación más apropiado es en la proximidad o junto a los demás vehículos (Pardo & Sanz 2016).

Fotografía 2: Ciclobanda Avenida Argentina – Cercado de Lima, respectivamente



Fuente: Danae Román, 8 de octubre 2019

El segundo tipo de vías son las cicloadaptadas, las cuales hacen uso compartido y común de las pistas junto al tránsito motorizado. Existen dos tipos: las de anda y de carril ciclopreferente. La primera de ellas se caracteriza por ser bandas unidireccionales, que se señalizan mediante una línea discontinua en las pistas que indica el segmento dedicado a la bicicleta. Sin embargo, también pueden ser utilizadas por parte del resto de los vehículos motorizados (Pardo, C. F., & Sanz, A. 2016). Estas son parte de las últimas intervenciones realizadas por los municipios a fin de adaptar infraestructura de movilidad existente para la movilidad en bicicleta. Estas pueden encontrarse usualmente en distritos de Lima Centro como Pueblo Libre, Jesús María, Lince, así como San Isidro.

Fotografía 3: Andas Cicloadaptadas. Avenida Mariano Cornejo – Pueblo Libre



Fuente: Álvaro Soto, 18 setiembre 2017

En cuanto a vías ciclopreferentes, estos se ubican en pistas anchas, donde se comparte un carril con los vehículos motorizados. El ciclista tiene el derecho de circular en paralelo o en el centro del carril y los vehículos motorizados tienen que adaptar su velocidad a su presencia. La velocidad máxima usualmente es de 30 km/h, la cual llevará marcas viales en la pista para su identificación (Pardo & Sanz 2016). De acuerdo a nuestra observación de campo, se encuentran sobre todo en el distrito de San Isidro y San Borja.

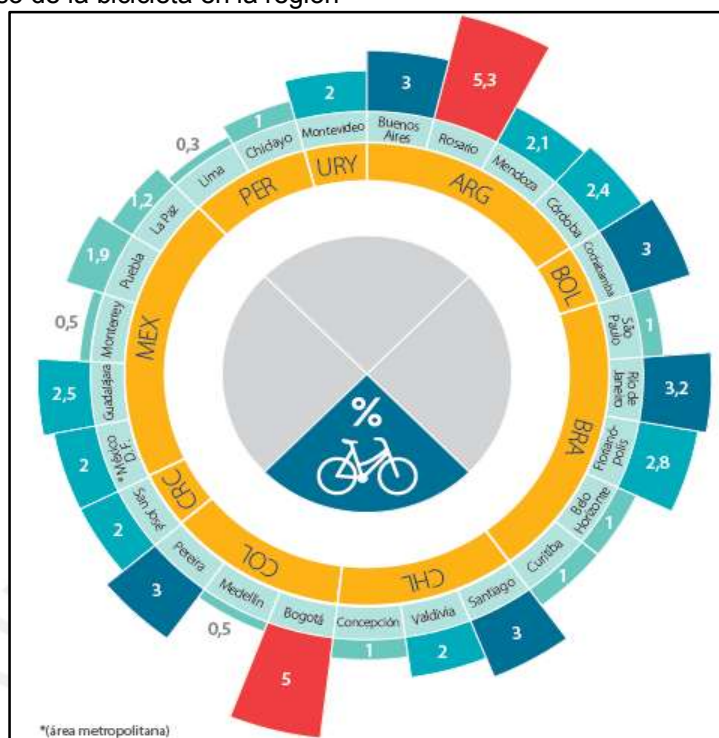
Fotografía 4: Carril ciclopreferente en el distrito de San Isidro



Fuente: Danae Román García, 5 de enero 2020

Como se observa, las ciclovías se localizan en todas las zonas de la capital; sin embargo, sus características y condiciones son diferentes entre sí tanto por el tipo de diseño; extensión, variando unos cuantos centímetros o comprender kilómetros; grado de peligrosidad y visibilidad (Pastor 2009) y, especialmente, su calidad (Flores 2014). Por eso, el 57.2% de la población se encuentra insatisfecha con el estado de las ciclo vías (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2018). También, a comparación de otras ciudades de América Latina, Lima posee el porcentaje más bajo de viajes realizados en toda la región, 0,3%, a pesar de contar con mayor cantidad de infraestructura ciclista a comparación de México D.F., y Buenos Aires donde se moviliza el 2% y 3% de la población, respectivamente (Rodríguez Porcel et al. 2017).

Ilustración 13: Uso de la bicicleta en la región



Fuente: Rodríguez Porcel et al. (2017)

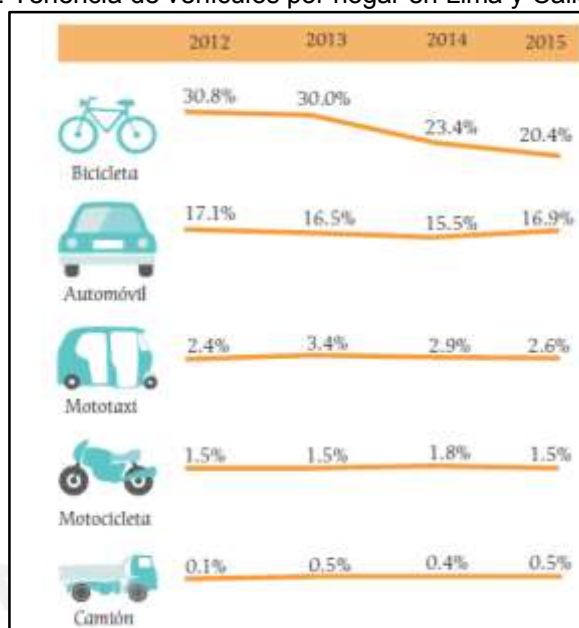
Ilustración 14: Porcentaje de viajes realizados en base a la cantidad, en kilómetros, de infraestructura construida



Fuente: Rodríguez Porcel et al. 2017

Y, a pesar de ser el vehículo de transporte individual que más poseen los hogares de Lima y Callao (INEI 2015 en Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015b), su uso se ha enfocado principalmente para el deporte o paseo (Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015a).

Ilustración 15: Tenencia de vehículos por hogar en Lima y Callao, 2012 - 2015



Fuente: INEI 2015 en Observatorio Ciudadano Lima Como Vamos 2015b

El mantenimiento, calidad y cantidad de infraestructura dependen de la gestión de cada municipio; no obstante, se observa un patrón: la relación entre estos espacios y la ubicación de determinados grupos socioeconómicos, donde aquellos distritos o zonas donde residen quienes poseen mayores ingresos económicos tendrán mejor calidad de infraestructura que aquellos de menores recursos (Lugo 2013, Ibarra & Ríos 2019). En el caso de Lima, de acuerdo a nuestra observación de campo, son los distritos de San Isidro, San Borja, Miraflores, donde se concentran las clases medias y altas de la ciudad donde hay un mejor mantenimiento, cantidad y calidad de estas infraestructuras, además, cuentan con estacionamientos y señalización exclusiva para bicicletas, lo que mejora la movilidad y acceso a estos espacios.

Entonces, la infraestructura ciclista varía de acuerdo al grupo socioeconómico al que se dirige, por tanto, genera espacios diferentes y diferenciados de acuerdo a la zona donde estas residan (Lugo 2013, Ibarra & Ríos 2019). Esta diferencia en la calidad de dichas intervenciones refleja y es resultado de la fragmentación urbana general de la ciudad (Jirón & Mansilla 2014). Por tanto, estos espacios diversos y desiguales se localizan, a su vez, en contextos socios espaciales igual de diversos y desiguales que repercuten

en la experiencia de aquellos que la utilizan para movilizarse de un punto a otro en la ciudad (Jirón 2009a).

3.3 Conclusiones

Descrito el contexto urbano socioespacial, de movilidad, en general, y de la bicicleta en particular en la ciudad, concluimos que el proceso de urbanización acelerado y la falta de una gestión territorial de Lima ha generado una ciudad fragmentada social y espacialmente donde los grupos socioeconómicos más adinerados, las principales funciones y servicios urbanos, como el trabajo, se ubiquen en distritos de Lima Centro, derivando a que los patrones de movilidad y servicios de transporte se dirijan y localicen, a su vez, hacia y en este espacio, los cuales, dada sus diferentes características satisfacen de manera inequitativa la demanda repercutiendo directamente en las posibilidades de accesibilidad de los ciudadanos a estos espacios, particularmente a los de trabajo (Montezuma 2003). A su vez, esta fragmentación urbana general de la ciudad se refleja y reproduce en las intervenciones ciclistas realizadas cuya calidad dependen directamente del grupo socioeconómico al que se dirige.

De esa manera, esta fragmentación general urbana, de la infraestructura y servicios de movilidad y de ciclovías, en particular genera experiencias de movilidad diferentes y desiguales en sus usuarios, donde no solo los contextos socios espaciales que se recorre son diversos y desiguales, sino, también aquellos en los que uno se encuentra moviéndose (Jirón 2009a). Entonces, esta fragmentación crea y distribuye de manera desigual barreras físicas/espaciales de accesibilidad. Por eso, como señala Herce (2019), es importante, y necesario, prestar atención a las motivaciones, recorridos y lugares de arribo de cada grupo social para entender las necesidades particulares de acceso.

El siguiente capítulo responde a la pregunta abierta en el párrafo anterior donde se describe las características socioeconómicas generales de los dos tipos de usuario de bicicleta, para el commuter, se presentan los resultados de la encuesta ciclista del Grupo Actibicimo y, para el delivery, del reporte del INEI 2019 sobre la situación de migrantes venezolanos en nuestro país. Además, se

responde una parte de la segunda y tercera subpregunta, ya que se detalla las historias de viaje (Gutiérrez 2012) de ambos grupos; es decir, el antes, durante y después del viaje, en las cuales se describen las particularidades de los grupos, visibilizando las diferencias en las barreras de accesibilidad que perciben al momento de movilizarse, con las opciones reales de movilidad, motivaciones para elegir la bicicleta, práctica ciclista, recorridos, puntos de llegada y problemas recurrentes.



CAPITULO 4

PERFIL E HISTORIAS DE VIAJE

El presente capítulo describe el perfil o características socioeconómicas de ambos tipos de usuarios - quienes la usan como medio de transporte y como herramienta de trabajo – y sus historias de viaje (Gutiérrez 2012) que fueron desarrolladas en base a las entrevistas realizadas. Estas abarcan la descripción de sus problemas más habituales; es decir, su percepción sobre su experiencia de movilidad y de las barreras o limitaciones que identifican, en base a sus características propias, en el pre viaje - opciones, conocimiento y accesibilidad a otros medios de transporte, preparación y elementos requeridos - viaje – recorrido – y pos viaje – lugar de llegada y facilidades-.

Esta responde parte de la pregunta planteada en la investigación, así como la segunda y tercera subpregunta; ya que así como el contexto material en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta influencia en ella, también lo hacen las características socioeconómicas del usuario y su percepción sobre las barreras que se le presentan, así como las motivaciones, opciones reales de movilidad, circunstancias, prácticas y problemas, detalles que han sido dejados de lado o abordados superficialmente en las encuestas. La información presentada se basa de dos fuentes principales. Para describir el perfil, para el tipo 1 se analizó los datos proporcionado por el grupo Actibicimo, y para el 2, se utilizó la información del INEI 2019 sobre las condiciones de la población venezolana en nuestro país. Y, las historias de viaje se extrajeron de las entrevistas semiestructuradas.

Se concluye que el usuario del tipo 2, el delivery, percibe que su movilidad es mucho más desgastante y limitante que del tipo 1; por la descripción de una mayor cantidad e impacto de las barreras que se presentan en su camino cuando busca acceder a su espacio de trabajo. Ambos tipos de usuarios mencionan la limitación y pauta impuesta por su trabajo - barrera organizacional y temporal-; así como la dificultad de movilizarse en la ciudad por la calidad de la infraestructura urbana - barrera espacial – así como por la forma de conducir de otros vehículos y probabilidad de un accidente de tránsito

– sociocultural-; no obstante, para el delivery resalta su incapacidad de adquirir una moto por lo limitado de sus recursos económicos, así como de bicicletas más ligeras y elementos de seguridad - barreras financieras -; el cansancio físico y psicológico – humana-; los problemas técnicos constantes con su bicicleta y la limitación de manejar los aplicativos – tecnológica - y, sobre todo, la mayor exposición al robo de sus pertenencias y casos de discriminación en el espacio público – sociocultural -.

Este capítulo se encuentra organizado en tres partes. La primera, se centra en el primer tipo de usuario, donde se describe su perfil general, para luego adentrarnos en los detalles de sus historias de viaje, que dividimos en momentos de pre viaje, viaje y pos viaje. En la segunda, sigue similar estructura, pero enfocándonos en el tipo de usuario 2. Finalmente, se presentan las conclusiones, donde se comparan las barreras de accesibilidad de ambos tipos de usuarios.

4.1 Tipo 1: La bicicleta como medio de transporte

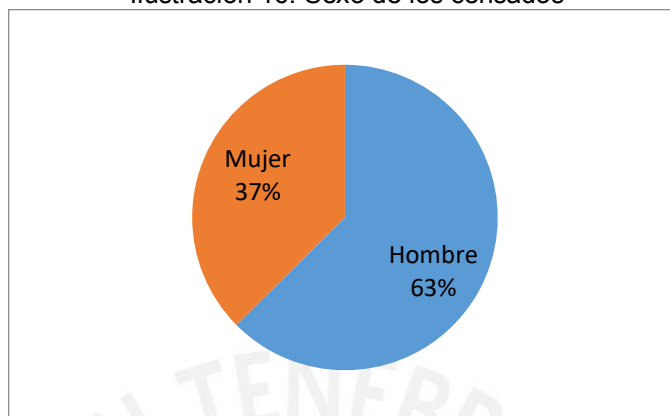
Este apartado contiene dos partes. La primera describe el perfil general del usuario de bicicleta como medio de transporte en la ciudad, presentando los resultados del Censo Ciclista realizada por la agrupación Actibicimo el 2017. La segunda desarrolla las historias de viaje de nuestros actores clave basadas en la información recogida de las entrevistas semiestructuradas, exponiendo su experiencia de movilidad a través de los momentos pre-viaje, viaje y post viaje (Gutiérrez 2012).

4.1.1. Perfil general

Según la población ciclista que participó en el Censo Virtual Ciclista¹⁴, el 63% son varones, mientras que las mujeres son casi la mitad de ellos, el 37%.

¹⁴ El universo total fueron 1924. Las respuestas a la encuesta fueron obtenidas de manera virtual durante setiembre del 2017 a enero del 2018.

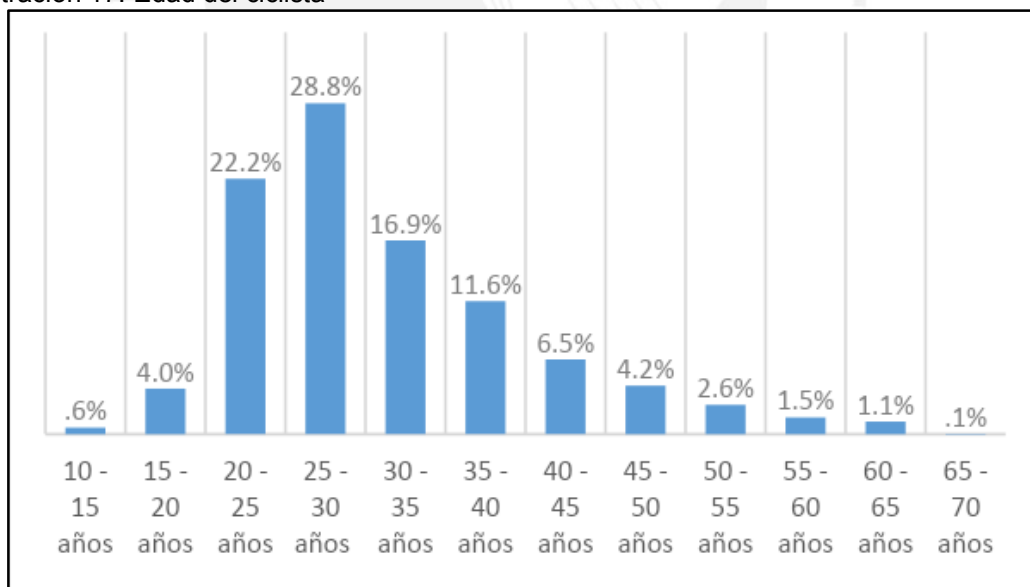
Ilustración 16: Sexo de los censados



Fuente: Elaboración propia en base al Censo Ciclista de Actibicimo 2017

La mayoría de ciclistas, el 28.8%, tiene entre 25 a 30 años; seguido del 22.2% que tienen entre 20 a 25 años; el 16.9%, que se ubican entre los 30 a 35 años. Y, la minoría son aquellas personas que tienen entre 10 a 20 años (4.6%) y de 45 años a más (9.5%)

Ilustración 17: Edad del ciclista



Fuente: Elaboración propia en base al Censo Ciclista de Actibicimo 2017

El 74.9% de los ciclistas reside principalmente en los distritos de Lima Centro, donde resaltan los distritos de Miraflores (12.8%), Santiago de Surco (11%), Lima Cercado (5.7%), San Borja (5.4%), San Miguel (5.4%), Pueblo Libre (5.3%), San Isidro (5%), Jesús María (4.4%) y Magdalena (4.1%). La

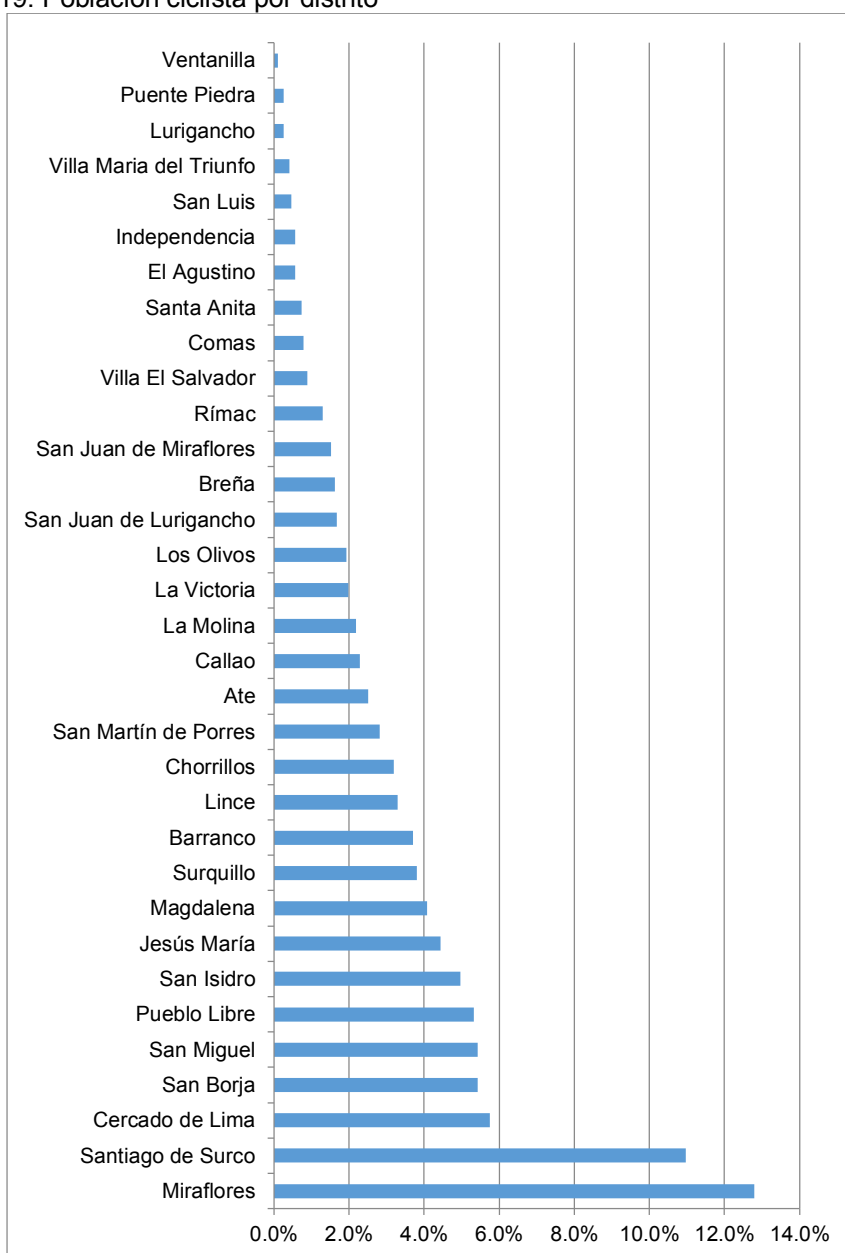
segunda zona con mayor cantidad de usuarios es Lima Este (8.5%) en los distritos de Ate Vitarte (2.5%) y La Molina (2.2%). En Lima Norte reside el 6.5% de usuarios principalmente en los distritos de San Martín de Porres (2.8%) y Los Olivos (1.9%)- Y, en Lima Sur reside el 6.2%, especialmente en el distrito de Chorrillos (3.2%) y San Juan de Miraflores (1.5%).

Ilustración 18: Población ciclista por zonas



Fuente: Elaboración propia en base a Censo ciclista, Actibicimo 2017

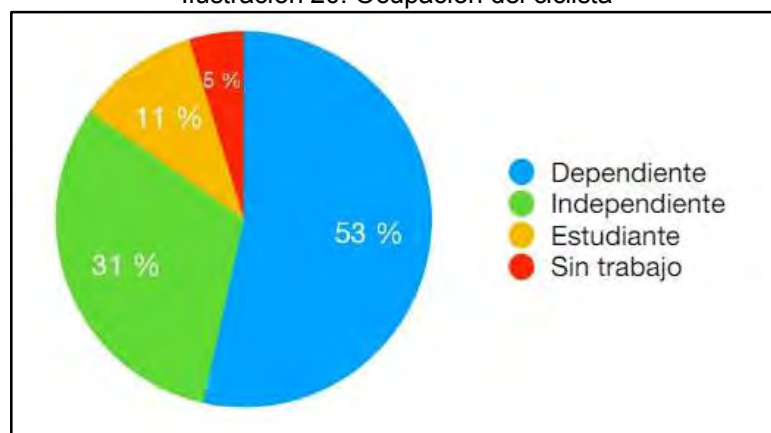
Ilustración 19: Población ciclista por distrito



Fuente: Elaboración propia en base al Censo ciclista, Actibicimo 2017

La mayoría, el 53% de los usuarios ciclistas, son trabajadores dependientes; es decir, poseen un contrato laboral en empresas; el 31% trabajan de manera independiente, sea de manera informal o en negocios; el 11% es estudiante y el 5% de los usuarios no tienen empleo. Podemos concluir que la mayoría de usuarios ciclistas tienen al menos una profesión técnica o profesional.

Ilustración 20: Ocupación del ciclista

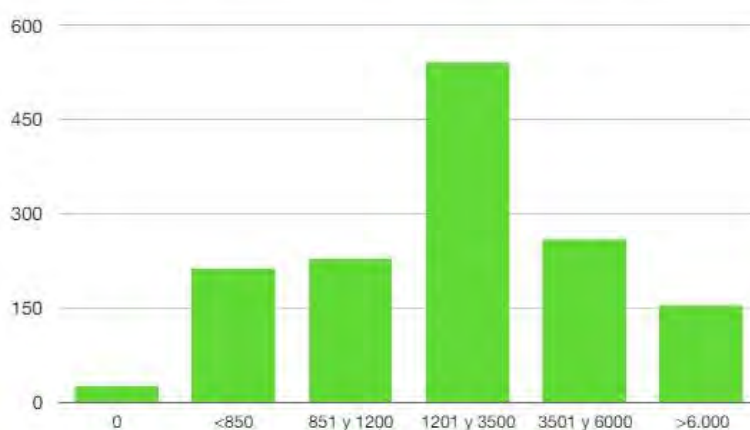


Fuente: Página Web Muévete.pe 2018

En cuanto al nivel socioeconómico, de acuerdo a los datos de esta agrupación, la mayoría reciben remuneraciones de entre 1200 a 3500 soles; seguido de quienes cobran entre 3500 a 6000 soles; de 850 a 1200 soles; menos de 850 soles y el grupo minoritario aquellos que perciben ingresos de 6000 soles a más. Es decir, aquellos con menores ingresos no tienen una representación significativa en esta encuesta.

Ilustración 21: Ingresos mensuales

Ingresos mensuales



Fuente: Página Web Muévete.pe 2018

El 17% de ciclistas usan la bicicleta para movilizarse hacia su espacio de trabajo; el 15%; para pasear, visitar amigos/ familiares y realizar compras; el

12% para realizar trámites; el 11% para hacer deporte e ir al centro de estudios, el 3% para salir a fiestas, y el 1% para otros asuntos.

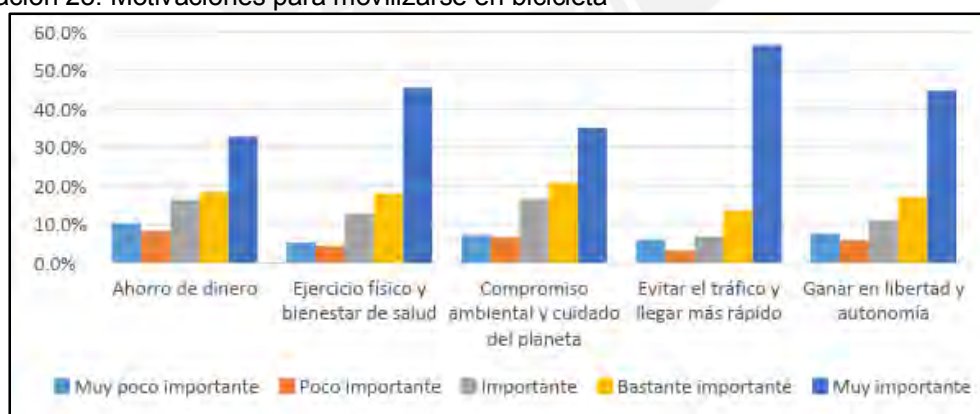
Ilustración 22: Finalidad de uso



Fuente: Página Web Muévete.pe 2018

Los ciclistas señalan varias razones para movilizarse en bicicleta; considerando el evitar el tráfico y llegar más rápido como la razón más importante; así como realizar ejercicio físico y mejorar la salud; sentir libertad y autonomía; tener un compromiso ambiental cuidando el planeta y ahorrar dinero.

Ilustración 23: Motivaciones para movilizarse en bicicleta



Fuente: Elaboración propia en base al Censo ciclista, Actibicimo 2017.

En cuanto a su práctica ciclista, más de tres cuartas partes de los censados adquirió esta habilidad en la infancia, el 59.8% entre los 6 a 12 años; el 23.9% antes de los 5 años; el 8.3% entre los 13 a 17 y el 8% más de los 18 años.

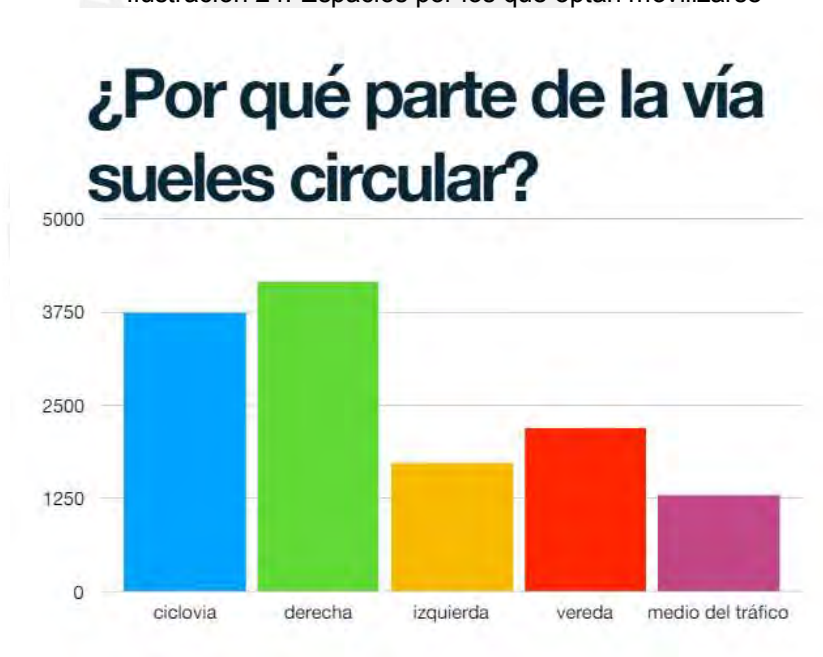
Tabla 18: Edad en la que aprendió a manejar

Edad a la que aprendió a manejar bicicleta	%
de 06 a 12 años	59.8%
de 00 a 05 años	23.9%
de 13 a 17 años	8.3%
de 18 a 24 años	3.6%
de 24 a 29 años	2.5%
de 30 a 38 años	1.1%
más de 38 años	.7%
\N	.2%
	100.0%

Fuente: Elaboración propia en base a Censo ciclista, Actibicimo 2017

La mayoría opta por movilizarse al lado derecho de la pista, seguida de ciclovías, veredas, a la izquierda y, en menor medida, en medio del tráfico.

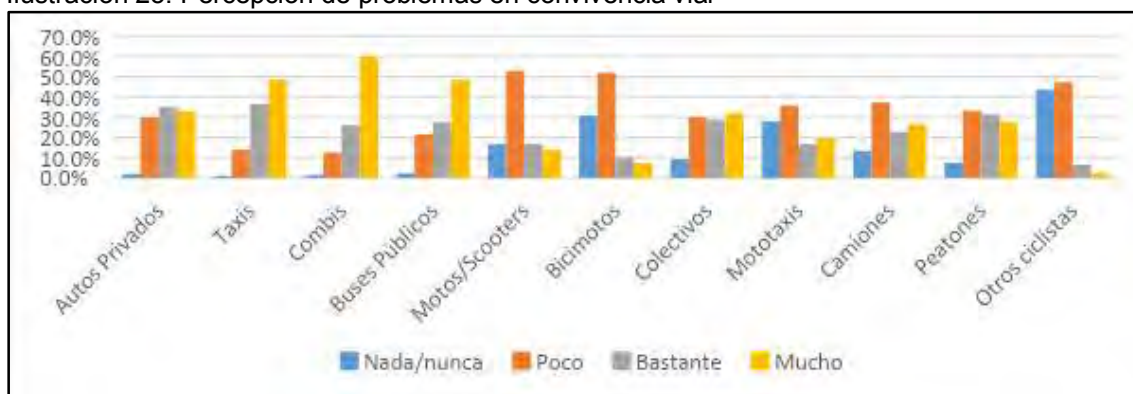
Ilustración 24: Espacios por los que optan movilizarse



Fuente: Páginas Muevete.pe

Al momento de movilizarse tienen problemas principalmente con combis, buses públicos, taxis y autos privados. Y, ningún o pocos problemas con otros ciclistas, scooters y bicimotos.

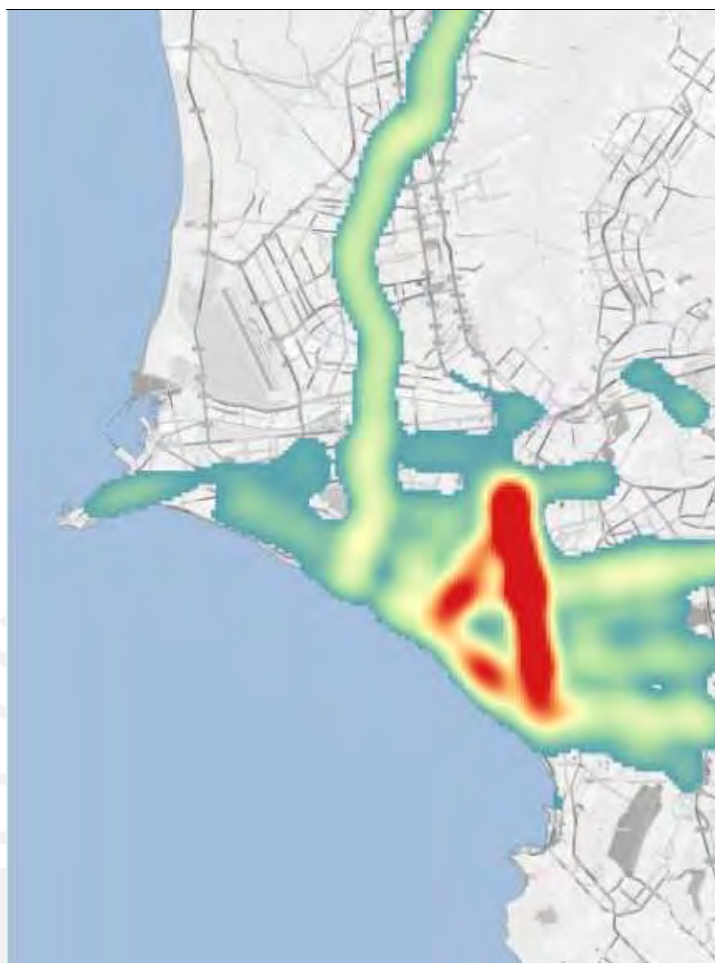
Ilustración 25: Percepción de problemas en convivencia vial



Fuente: Elaboración propia en base al Censo Ciclista de Actibicimo 2017

Los censados se movilizan en un área triangular que abarca los distritos de Lince, Cercado de Lima, Miraflores y San Isidro, usando principalmente la ciclo vía de la Avenida Arequipa, que une estos distritos, y, en menor medida, el de la Avenida Salaverry y las ubicadas en el malecón de la Costa Verde. Esto hace evidente lo señalado en el capítulo anterior, que incluso los ciclistas, se movilizan principalmente en los distritos de Lima Centro, dada la concentrada presencia de las funciones urbanas de la ciudad en este espacio.

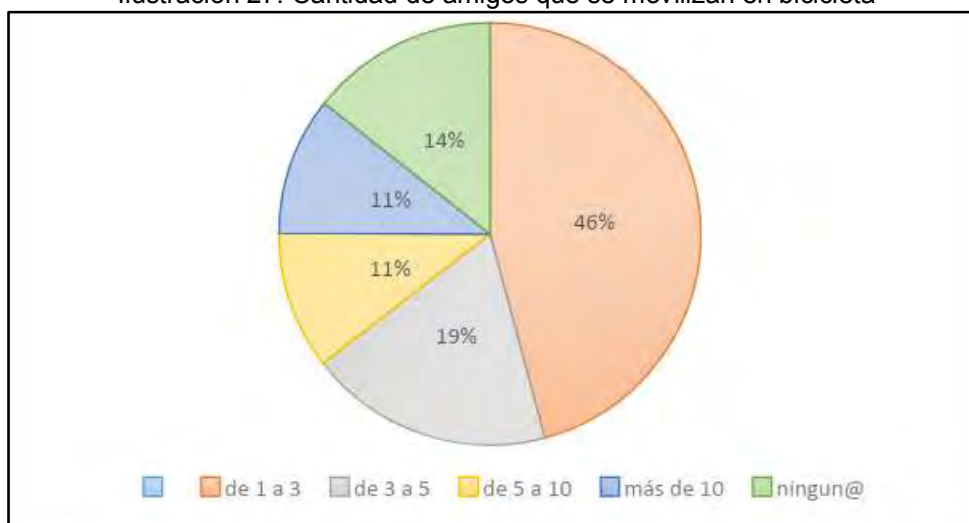
Ilustración 26: Espacios por donde se movilizan los ciclistas en Lima



Fuente: Muevete.pe- Censo ciclista 2017

Y, sobre sus interacciones, el 46% de ciclistas tienen de uno a tres amigos que también se movilizan en bicicleta; 19% entre tres a cinco amigos; 14% ninguno, 11% más de 10 y 10% entre 5 a 10 personas.

Ilustración 27: Cantidad de amigos que se movilizan en bicicleta



Fuente: Elaboración propia en base al Censo ciclista, Actibicimo 2017

Concluimos que la mayoría de ciclistas son hombres, de 20 a 35 años, que residen y se movilizan principalmente en distritos de Lima Centro, como Miraflores, Santiago de Surco y San Isidro, distritos donde reside predominantemente la clase media y alta, para desplazarse a su centro de trabajo y ganan entre 1200 a 3500 soles. Mencionan el evitar tráfico y llegar más rápido; realizar ejercicio físico; ganar libertad y autonomía; tener un compromiso ambiental y ahorrar dinero como sus principales razones. En cuanto a su práctica, la mayoría aprendió a manejar bicicleta en la infancia, se movilizan principalmente al lado derecho de la pista y ciclovías, especialmente la ubicada en la Avenida Arequipa y tienen problemas de convivencia primordialmente con combis, taxis y buses. Entonces, el perfil del commuter es uno masculino joven de clase media.

4.1.2 Momento pre viaje, viaje y post viaje

4.1.2.1 Momento pre-viaje

Este grupo se caracteriza por tener conocimiento de, acceso a y experiencia en el uso de una gran diversidad de vehículos tanto motorizados como no motorizados para movilizarse, principalmente transporte público, taxis - colectivos; taxis y autos privados, y, en menor medida, skates y caminata, los

cuales han decidido no usar para optar por la bicicleta. En otras palabras, no se encuentran frente a barreras financieras que les impida acceder a estos modos de movilidad, ya que las personas que cuentan con mayores recursos tendrán más y mejor acceso a otros medios de transporte (Miralles 2003).

“Antes, ah bueno, buses más que nada, sí buses porque en taxi o en auto privado igual demora mucho, más en buses, porque si vas en auto privado el tráfico te estresa más, tú te estresas, pero también me tomaba mucho tiempo, en cambio en bicicleta llego rápidamente.

(...)¿Tienes auto propio?

Bueno, tengo el de mi tío, antes lo usaba. Lo que pasa es que yo vivo aquí solo, entonces, ahora ya no, mi tío ya se fue a otro lado y se llevó el carro.” (Carlos, 25 años, Tipo 1)

La gran mayoría, nueve de diez, registra haber realizado actividades físicas y deporte, adquiriendo la habilidad de montar bicicleta durante su infancia, salvo uno que fue después de los 17 años. Junto a ello, tuvieron experiencias de movilidad en bicicleta en otras ciudades del país, como Arequipa, Ayacucho y Trujillo, o en el extranjero, como Bogotá –Colombia, Nueva York - Estados Unidos y Barcelona - España, a los que viajaron principalmente por motivos educativos o turísticos. Estas experiencias motivaron y, en algunos casos, reforzaron su decisión de movilizarse en bicicleta por Lima.

“En Barcelona, montar bicicleta en Barcelona es hermoso, y cometía infracciones a cada rato y no hay ciclo vías porque toda la ciudad es una ciclo vía entonces es demasiado perfecto (¿Cómo así fuiste?) Mi novia y yo cantamos en un coro, y mi coro recibió una invitación para participar en un concurso internacional de coros allá en Barcelona, así que fue por eso que nos fuimos (...) y pudimos recorrer la ciudad en bicicleta, eso fue el 2016.

Y ¿crees que esa experiencia influyo para que tu decidieras usar la bicicleta?

Sí, porque definitivamente cuando alguien tiene una experiencia positiva en algo, aunque hayan ciertas barreras en tu entorno, igual tienes una mentalidad de “si se puede”, si lo hice en algún lugar puedo hacerlo en un entorno y por eso, fue que lo hice. Esta experiencia más que nada me hizo dar cuenta que me podía mover por todos lados en bicicleta, consolido mi idea”. (Mariano, 27 años, Tipo 1)

Eligieron transportarse en bicicleta principalmente para reducir su tiempo de movilidad y evitar el tráfico.

“Definitivamente el factor tiempo, la calidad de tiempo que tenía después de trabajar era mucho más buena porque ya no era estar sentado en un carro, sea taxi o sea micro y me quedaba ahí haciendo scrolling en el celular o viendo las horribles caras de las personas, sino que podía sentir ese grado de libertad donde puedo hacer algo por mí mismo, además de sentir el viento en el rostro, después ya, fue más que nada el factor tiempo. Me di cuenta que podía llegar en el mismo tiempo o incluso menos en bicicleta de lo que me demoraba en un auto, sea público o privado. Ahora es el factor tiempo” (Mariano, 27 años, Tipo 1)

Donde su entorno inmediato, como colegas, amigos, familiares y pareja jugó un rol decisivo, influyendo y apoyando esta decisión (Steinbach et al. 2011; Chatterjee et al 2013).

“El tema de la bicicleta fue más por mi novia, porque ella se empezó a transportar, porque ella trabaja en San Isidro también, y trabajaba aquí no más en IBM, y se movía en bicicleta porque también era un poco más sencillo hacerlo por el tema de las ciclovías, además que era una zona un poco más cercano aquí, yo vivía en el límite de Santa Anita con El Agustino, que estaba un poco más por la Victoria y por eso como era una zona un poco más tranquila, ella lo usaba. Entonces cuando entré a la agencia me dijo: “oe, ahora que ya estás en una zona más tranquila, ¿Por qué no te mueves en bicicleta?” por presión de ella es que empecé.

Y ¿cómo ella inició en el ciclismo?

Ella si fue por un tema de que vio en ese distrito lo que se estaba promoviendo su uso, algunas empresas incluso estaban teniendo ya estacionamientos de bicicletas, incluso su propia empresa implemento un estacionamiento de bicicletas y dijo “ok, si puedo hacerlo”. (Mariano 27 años, tipo 1)

Para movilizarse, utilizan vestimenta de acuerdo a la distancia que recorren (Aldred 2012, 2013a, 2015; Anantharaman 2017); por un lado, aquellos que recorren distancias cortas, de 1 a 4 kilómetros, se movilizan con ropa de oficina; mientras quienes recorren distancias relativamente largas, de 4.1 km a más, se transportan con ropa deportiva, para luego asearse y cambiarse en sus centros de trabajo donde cuentan con facilidades como estacionamientos para bicicletas, duchas y/o gavetas.

“(…) pero le agarre tanto gusto que se convirtió en mi principal medio de transporte y ya no me importo tanto la distancia porque después pase como dos años trabajando en el BCP - La Molina, entonces no me importó e igual así la seguía usando y a veces me incomodaba porque como era lejos, claro, llegaba sudando pero para eso salía temprano,

tenía que llevar mi ropa en una mochila o dejaba un día anterior en mi locker, mi ropa, esa era una de las facilidades que nos daba el BCP.” (Felipe, 27 años, Tipo 1)

La gran mayoría, ocho de diez entrevistados, utiliza elementos de protección y seguridad para su movilidad, especialmente cascos y luces, seguido de parrillas o canastas para transportar sus mochilas; así como guantes, chalecos reflectantes, portacelulares y cadenas. Los demás no los utilizan por razones de cercanía y, sobre todo, estéticas.

“Vengo con mi ropa de trabajo y uso casco y luces.

¿Por qué?

Porque son tres kilómetros, la ruta es bastante tranquila, pero uno siempre tiene que ser precavido, ahora puede pasar de todo, ya atropellan personas en las veredas, ¡las veredas! Entonces prefiero no arriesgarme e irme por lo seguro. Además, un casco no pesa nada y no es ningún problema llevarlo ni comprarlo. Y bueno, las luces para que en la noche te vean” (Antonio 28 años, Tipo 1)

Utilizan bicicletas ruterías; así como montañeras y plegables (Aldred 2012, 2013a, 2015; Anantharaman 2017). Es usual que las hayan adquirido en tiendas especializadas, como Specialized, Monark y Anza, a más de 600 soles. Estas suelen ser ligeras y rápidas gracias a sus marcos de aluminio o carbono. También poseen otras bicicletas que utilizan para realizar paseos largos o deporte. Casi todos afirman que aparte de ir al trabajo se movilizan cotidianamente en bicicleta para realizar otro tipo de actividades, convirtiéndose en su principal medio de transporte.

“Tengo una, lo que se llama Fixie, una de ruta, como la llaman, esas de llantas delgadas pero no es cambios, es sin cambios, son de piñón fijo.

¿Tienes otras?

Bueno, sí, yo soy de Arequipa y tengo como dos bicis más y cuando era chiquito yo hacía mountain bike pero más me gustaba BMX.

¿Qué piensas de tu fixie?

Bueno, sí, la verdad que para Lima es genial porque Lima es casi plana (...) me gusta mi bicicleta porque como es delgada me meto entre los carros y ni siquiera tengo que ir rápido, sino voy lento y ya llego adelante entonces es fácil. También porque es delgada es fácil como estacionarla, porque no ocupa mucho espacio.

¿Cuánto te costó?

Me costó 1200, es Anza, es una marca peruana, Anza.” (Carlos, 25 años, Tipo 1)

4.1.2.2 Momento de viaje

Se movilizan de 5 a 7 días de la semana, las distancias y la cantidad de minutos/ horas varían considerablemente. Por un lado, hay quienes la usan sólo para 1 kilómetro, demorando entre 5 a 6 minutos, para realizar entre dos a cuatro viajes por día, y otros que recorren más de 9 kilómetros, durante 40 a 50 minutos para realizar dos viajes al día, de su casa al trabajo y viceversa. Escogen sus rutas en base a los espacios, conectividad y familiaridad que tengan con ellas. Por lo general usan las pistas de avenidas principales de la ciudad ya que les ayuda a reducir su tiempo de movilidad, seguido de ciclovías y calles paralelas desde distritos de Lima Centro, salvo uno que se traslada desde Villa María del Triunfo.

“(…) de Colonial a San Isidro yo tenía que ir por Jesús María, eso sí, daba muchos quiebres, pero por más que intentes de ir por la mayor rectitud posible, siempre hay giros, en cambio de Miraflores sí es una línea recta, claro tengo que hacer unos cuantos giros pero son mínimos, pero lo demás si es de frente, y es más rápido.

¿Cuál es tu ruta, y cuál era la ruta que usabas antes?

Vivo en la calle Santander, salgo y es en contra, pero normal uso las veredas porque no hay gente, todos salen en sus carros, o a veces uso la pista, depende de mi humor. Salgo a la Arequipa, recto hasta la dos de mayo y aquí me bajo por la ciclo vía.

¿Entras por el puente?

No, no, mucha imprudencia, sí he visto chicos que lo hacen (…) hay una ciclovía y no cuesta tanto tener que dar la vuelta, eso como opinión personal. Y de mi anterior ruta, era Arica, siempre por la vereda, quería salir por la Benavides pero me habría mucho, llegaba a Tingo María, todo de frente, pista, vereda, pista, pero ahí si bien uno está bien, el otro está mal, entonces es un poco incómodo. Llegaba a Plaza de la Bandera, entraba por paso de los Andes, veía la clínica peruano japonesa, luego Valdizán, cruzaba San Felipe, Prescott, Dos de Mayo y de ahí subía (Benjamín 25 años, Tipo 1)

Los problemas más comunes que mencionan son la presencia de baches y huecos y las socioculturales, con la forma de conducir de taxistas y buses y, en menor medida, de autos privados; así como la apertura intempestiva de puertas, y cierres de paso. No obstante, resaltan el riesgo de colisión con otros vehículos, especialmente taxis y motos, como su principal problema al

momento de movilizarse. Por eso, consideran importante la creación de más ciclovías y el fomento de una cultura de movilidad más respetuosa.

“He tenido dos en realidad, principalmente por la imprudencia de los conductores, este fue cerca de mi casa, que es entre el límite de Barranco y Surco, yo estaba tranquilo, mira estaba yendo por la vereda, ni siquiera en contra ni nada, y lamentablemente un carro se me metió en contra, y ni siquiera tocó claxon, solamente avanzó y me dio en la parte de atrás de la bicicleta, y lamentablemente me descuadro la llanta de atrás, se me descuadro, varios rayos de la llanta, y pues este, el tipo se fue, era un taxista, me impacto, me grito y se fue. Y no me dio tiempo para llamarle la atención o decirle algo de que estaba yendo en contra o algo, hizo caso omiso (...) Esa fue una y la otra también fue una imprudencia de un conductor, esa fue cerca de mi casa, por la estación Ayacucho, estaba cruzando la pista, estaba por el cruce peatonal y un taxista estaba volteando a la parte derecha y simplemente se zurró y me golpeo en la parte de atrás de la bicicleta, también. Y ambas fueron por imprudencia del conductor. Y en esta ocasión solamente me golpeo la parte de atrás de la bicicleta y se me salió un rayito y nada más. Pero esa vez si se paró y reconoció su error, me pidió disculpas y cómo podemos arreglarlo y ahí sí, fuimos a mi taller en Emancipación, y el asumió los gastos, pago todo y arreglado. Esos dos casos principalmente, sobre todo hay que tener cuidado cuando uno va por la pista. También la anterior vez casi me choco con un motociclista, hay algunos que invaden la ciclovía, y hubo un pata que así se metió con todo y yo justo estaba en la ciclo vía, casi me choco con él, el me grito pero igual es un peligro. Y solo ha sido ese, pero en general, eso, nunca me ha pasado de que me atropellaron y acabe en una clínica.” (Mauricio, 30 años, Tipo 1)

4.1.2.3 Momento post viaje

El momento post viaje o el arribo a los espacios deseados para la realización de sus actividades cotidianas (Gutiérrez 2010, 2012) se resalta la importancia del “lugar de llegada”; es decir, el estacionar (Herce 2019). Estos usuarios tienen acceso a estacionamientos exclusivos para bicicletas en sus centros de trabajo como en los lugares a los que suelen concurrir. Así mismo, la mayoría, cuenta con lugares de aseo, duchas y/o gavetas en sus centros de trabajo.

“La mayoría de lugares grandes te ofrecen para estacionar tu bicicleta que es un poco improvisado pero nunca es un problema, siempre encuentras un buen lugar para estacionar una bicicleta.” (Jaime, 27 años, Tipo 1)

En cuanto a las ventajas de movilizarse en bicicleta mencionan que, además de evitar el tráfico y llegar más rápido a sus centros laborales, también han logrado ahorrar dinero, han disminuido o no invierten tiempo para ejercitarse en un gimnasio, reducen el estrés y no contaminan. La consideran como una de las mejores formas de movilidad en la ciudad.

“Sí, claro. Para empezar lo monetario. Andando en bici gastas mucho menos, solo gastas en mantenimiento de tu bicicleta y pues definitivamente no se compara al del carro, no es ni la décima parte; y luego un tema de tiempo también, parece broma pero en bicicleta llego más rápido a todos lados. Yo hice mis cálculos para ver a donde voy a todos los lugares a los que me muevo, soy un hombre muy analítico en verdad, me gusta esto de disminuir costos, por eso soy economista y bueno dije: ahorro dinero, ahorro tiempo, hago ejercicio, ¿por qué no hacerlo?; y también por un tema de estrés. Pasa que yo me estreso mucho cuando manejo, no, no soporto estar quieto en un carro sin avanzar ahí estancado. Igual con la bicicleta yo soy una flecha, y me meto por donde sea y avanzo. Y sí por esas razones: por dinero, por tiempo y por confort. No la uso salvo cuando tengo algún problema en la rodilla o problemas estomacales, cualquier cosa de alto riesgo, que he decidido no venir en bicicleta. Quizás el 90% de días he venido en bicicleta, no hay forma que use otro medio. A veces he tenido que venir en auto manejando porque tenía que cargar muchas cosas, pero no, la bicicleta siempre ha sido el medio más eficiente para mí, porque no me cuesta nada, siempre hay estacionamiento para las bicicletas y es mucho más rápido en micro; en micro a veces me tardo dos horas y tenía que caminar al paradero, esperar el micro vacío, lleno; en la bicicleta siempre hay espacio para uno.

¿Alguna vez consideraste comprarte un carro?

De hecho tengo el carro de mi papá y lo tengo a mi disposición, he venido a la universidad manejando indocumentado, pero tampoco siento que sea lo más eficiente del universo, de hecho no me siento del todo bien al usarlo no por un motivo ambiental solamente, eso ya sería egoísta: mover 1/2 tonelada de metal para mover 70kg de piel y huesos. Es un poco egoísta desde el punto de vista ecológico, pero también es un poco como meterse cable a uno mismo por que el tráfico es una lata y manejar un automóvil atravesando Lima es un dolor de cabeza que no estoy dispuesto a asumir todos los días.” (Jaime 27 años, Tipo 1)

Se consideran una minoría dentro de los sistemas de transporte, una práctica poco común, por lo que muchos han sentido la necesidad de contactarse con otros a través de redes sociales con grupos y redes ciclistas, de los cuales han obtenido conocimiento e información de, entre otros temas,

reglamentos y leyes en favor del ciclista, que les brinda seguridad y poder para movilizarse.

“Nunca he salido con (nombre de agrupación), pero recuerdo que cuando estaba buscando, encontré a ese y pensé que tal vez estarían haciendo un evento, y puse seguir, seguir y digamos que algunos no sacaban nada o no eran afín, dejaba de seguir y creo que (nombre de agrupación), ellos te informan, esto de la ley, del reglamento, por posts que ellos han elaborado es como yo me entero de que se aprobó la pre versión para insertar comentarios, eso fue hace dos meses o tres meses, ellos decían, revisen y comenten sus apreciaciones para ver si está bien y se puedan enviar esas observaciones al Ministerio de Transporte y Comunicaciones y ellos decían, que la ley, y por ahí uno que otro decía que era abogado y que estaba al servicio de ustedes, para dar mejora, pero no sé si es (nombre de agrupación), u otro grupo que ponen las reuniones que tienen con el MTC, para saber cómo va a quedar el reglamento al final”. (Percy, 29 años, Tipo 1)

Afirman que continuarán transportándose en bicicleta en el futuro por considerarla como la mejor opción de movilidad. Además de ser una actividad física que disfrutan, que les ha permitido conocer más la ciudad, y que ya han adoptado como parte de su vida diaria.

“Sí de hecho yo me veo usándola hasta que ya no pueda, al menos que tenga un accidente feo, porque me gusta, porque siento que nada me va a convencer que no es el medio más eficiente. Básicamente por eso y se ha vuelto parte de mi vida, es algo de lo que hablo, cuando no tengo nada de qué hablar, hablo sobre bicicletas o el reglamento.” (Felipe, 27 años, Tipo 1)

En suma, quien se moviliza en bicicleta como medio de transporte la ha elegido de una mayor diversidad de medios de transporte a los cuales ha tenido y tiene acceso, como son el transporte público, taxis y autos privados, gracias a la influencia de su entorno inmediato. Mencionan la diversión, evitar el tráfico, ejercitarse, ahorrar dinero y no contaminar como sus principales motivaciones. Usan ropa, bicicletas y elementos de seguridad en base a la distancia que recorren, así como a sus necesidades y gustos personales. Optan por movilizarse en pistas centrales, donde su principal problema son las coaliciones con otros vehículos. Finalmente, cuentan con facilidades en sus puntos de llegada y tienen conocimiento de leyes y grupos ciclistas.

4.2 Bicicleta como herramienta de trabajo – El delivery

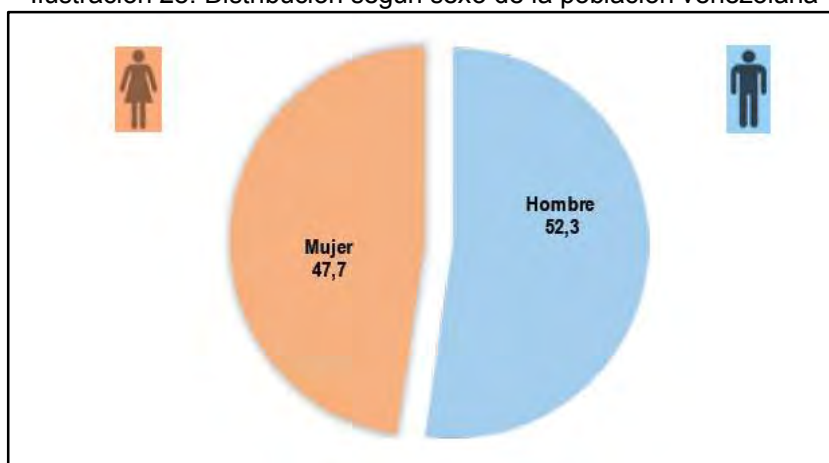
En base a nuestras observaciones de campo, quienes la usan como herramienta de trabajo - delivery –, para la empresa Rappi, como en otros casos de Latinoamérica (ver Del Bono 2019, Negri 2019) son principalmente migrantes venezolanos. En la primera sección describiremos su perfil general presentando información del INEI 2019 sobre la encuesta realizada para conocer su situación en nuestro y en la segunda describiremos sus historias de viaje, de acuerdo a sus momentos pre-viaje, viaje y pos viaje.

4.2.1 Perfil general

Actualmente no se cuenta con información sobre las características socioeconómicas de aquellos que la usan como herramienta de trabajo para la realización de reparto, ni sobre los trabajadores de Rappi en específico. En la medida que la mayoría de trabajadores identificados eran migrantes venezolanos, como sucede en casos similares (Del Bono 2019, Negri 2019), decidimos conocer el perfil predominante de este tipo de usuario y explicar la situación de este grupo con referencia a su movilidad y vivencia en la ciudad.

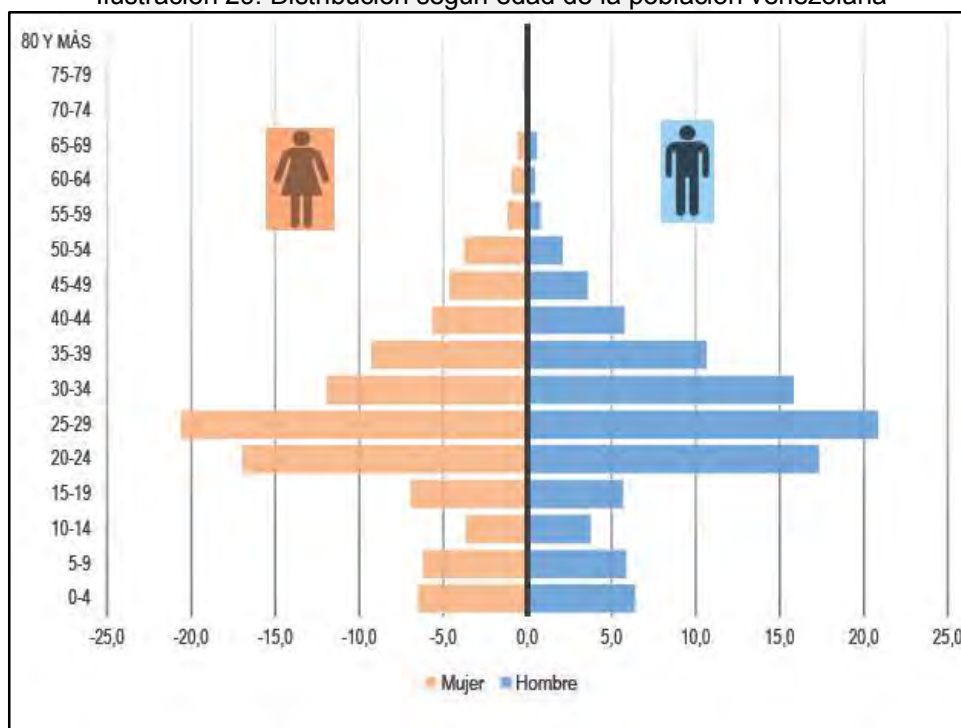
De acuerdo a la encuesta del INEI 2019, sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE), el 52.3% de los migrantes son hombres. Más de la mitad, el 54.1%, tienen entre 20 a 34 años y el 76.8% ingreso al país el 2018.

Ilustración 28: Distribución según sexo de la población venezolana



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Ilustración 29: Distribución según edad de la población venezolana

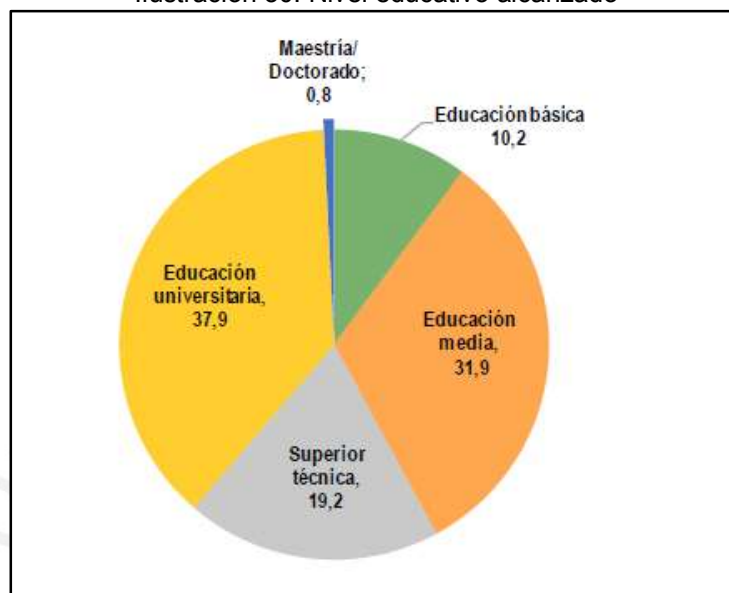


Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

El 37,9% tiene educación universitaria; el 31,9% educación media; el 19,2% superior técnica. De quienes cuentan con título profesional, solo el 2,9% logró homologarla. Es decir, la mayoría de migrantes venezolanos es joven y capacitada (INEI 2019: 95). No obstante, a pesar de presentar formación

universitaria o técnica superior están insertos en ocupaciones no acordes con su formación académica (INEI 2019).

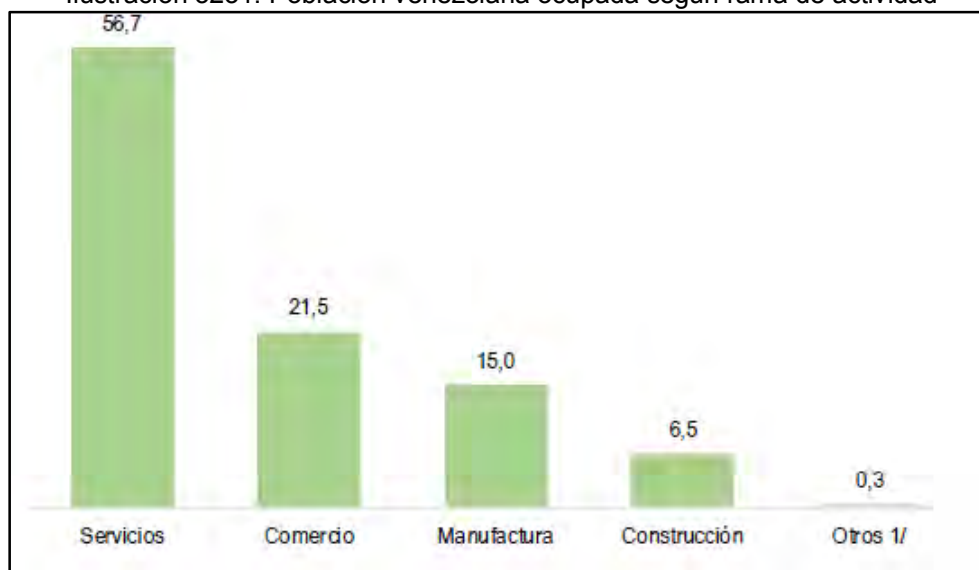
Ilustración 30: Nivel educativo alcanzado



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Más del 96% de venezolanos registrados en el país se encuentran laborando. Según ramas de actividad, el 56,7% de la población venezolana se encuentra en la rama de servicios, principalmente en el rubro de restaurantes y hoteles (23,8%) y prestando servicios a terceros (8,8%). El 21,5% se encuentran en la actividad comercial, el 15,0% en manufactura; el 6,5% en construcción. El 10,6% de los hombres trabajan como cocineros o ayudantes de cocina; el 9,6% como conductores de vehículos motorizados; el 8,2% operadores o instaladores o reparadores de máquinas; el 7,4% como peones; el 6,3% como meseros o camareros; el 5,9% como técnicos en administración, en economía, en redes, informática, enfermería; el 5,6% como guardianes o porteros; el 5,0% albañiles; el 4,8% vendedores; el 4,4% empleados y asistentes de servicios, el 4,3% vendedor ambulante, entre los principales (INEI 2019: 106).

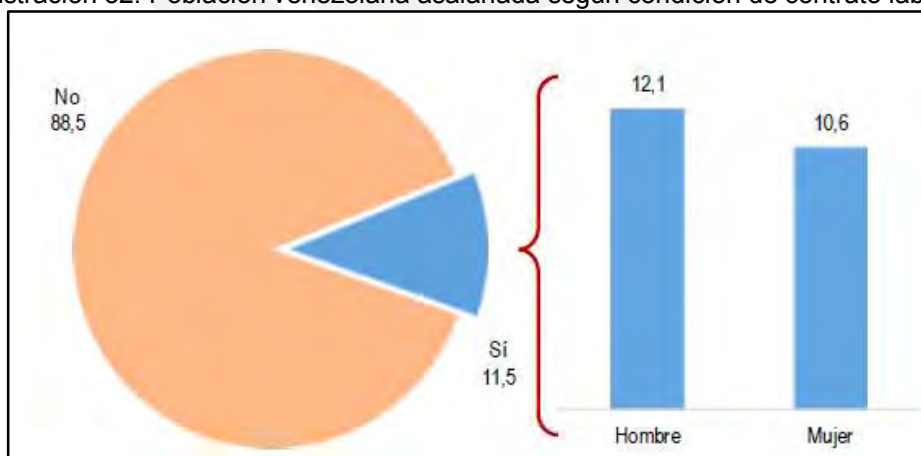
Ilustración 3231: Población venezolana ocupada según rama de actividad



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

El 88,5%, en puestos de trabajo sin contrato laboral ni con acceso a protección o seguridad social. El 78,3% de la población venezolana ocupada son trabajadores dependientes asalariados (empleados, obreros, trabajadoras del hogar); donde solo el 12,1% de los trabajadores hombres tienen contrato laboral, mientras el 87,9%, no (INEI 2019: 104).

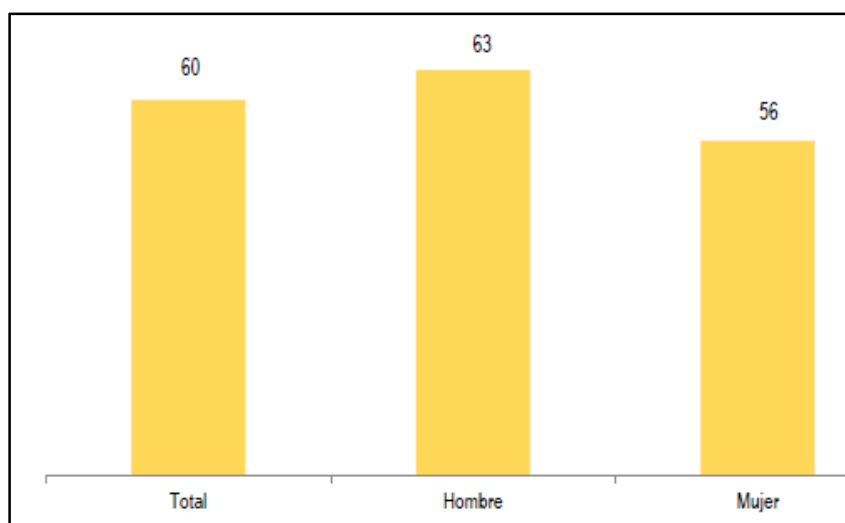
Ilustración 32: Población venezolana asalariada según condición de contrato laboral



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Según sexo, el 75,8% de hombres laboran una gran cantidad de horas, más de 63 semanales; más de 7 horas semanales a comparación de las mujeres.

Ilustración 33: Promedio de horas de trabajo por semana de la población venezolana según sexo



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Por grupos de edad, se observa que los ocupados del grupo de 30 a 39 años de edad, registran el mayor ingreso promedio con 1160 soles, seguido por el de 40 a 49 años con 1132 soles; los de 14 a 29 años con 1098 soles y el de menor nivel de ingresos son quienes tienen entre 45 a más años de edad con 1001 soles. Donde el 48,9% de ellos reciben sus ingresos de manera semanal (INEI 2019).

Ilustración 34: Ingreso promedio mensual de la población venezolana según sexo y edad

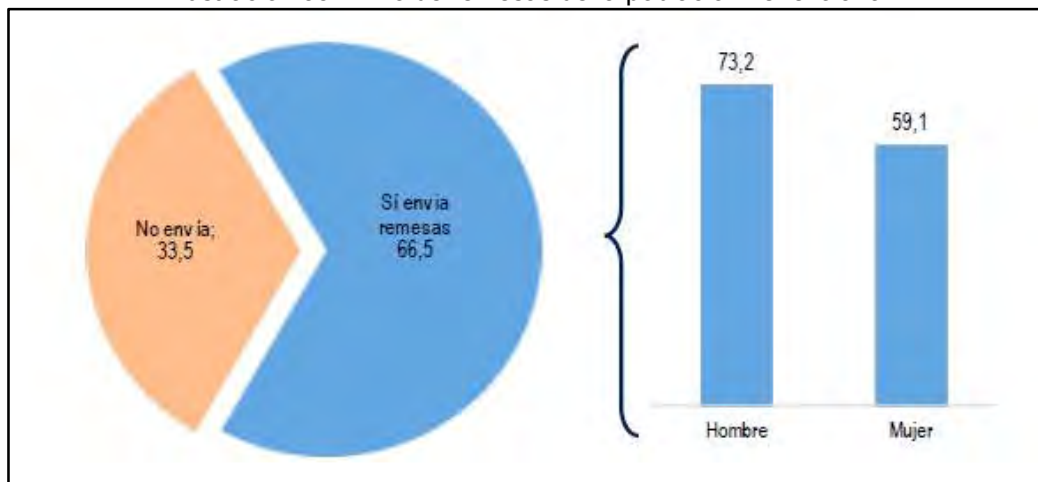
Grupos de edad	Total	Hombre	Mujer
Total	1116	1183	1026
De 14 a 29 años	1098	1146	1034
De 30 a 39 años	1160	1233	1043
De 40 a 49 años	1132	1212	1038
De 50 y más años	1001	1160	839

Fuente: INEI - Encuesta Dirigida a la Población Venezolana que Reside en el País - ENPOVE 2018.

Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

El 66,5% de las personas venezolanas envían dinero y el 33,5% no lo hacen. De acuerdo al sexo de los remitentes, el 73,2% de los hombres lo hace, a comparación del 59,1% de mujeres (INEI 2019).

Ilustración 35 Envío de remesas de la población venezolana



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Dentro de la generación de este perfil general de incluimos la información sobre experiencias de discriminación sufridas por la población venezolana en el país ya que, como se verá más adelante, un problema que ha sido mencionado por los participantes. La encuesta del INEI 2019 expone que el 35,6% de la población venezolana mencionó haber padecido alguna experiencia de discriminación, donde más de la mitad, el 64.9% de estos incidentes ocurrieron en el espacio público.

Ilustración 36: Espacios de experiencias de discriminación por parte de la población venezolana



Fuente: INEI 2019 Encuesta sobre las condiciones de vida de la población venezolana en el país (ENPOVE)

Los migrantes venezolanos que trabajan en aplicativos para realizar delivery, como Rappi, se encuentran dentro de la situación descrita, ya que estas “empresas de tecnología”, se consideran plataformas o herramientas informáticas que solo son un mero medio de conexión entre un usuario y el delivery. Por lo que no reconocen las actividades que realizan sus repartidores o “rappitenderos” como “trabajo” ni a ellos como “trabajadores” (Del Bono 2019, Negri 2019). Esto es posible ya que bajo una narrativa de “falta de control”, donde ellos pueden ser “sus propios jefes”, que deciden cuando y donde trabajar, no crean un contrato laboral, lo que permite que se les bloquee de la plataforma si es que se recibe evaluaciones negativas de los usuarios, rechaza pedidos lejanos, no trabaja en horarios pico o los fines de semana, lo que equivale en términos reales a un despido (Del Bono 2019: 6).

Son ellos quienes deben pagar a las plataformas para comenzar a trabajar, ya que para activar su cuenta deben comprar la caja de tecnopor que trasladar los pedidos y contiene su logo. Así como poseer o, en defecto, invertir en una bicicleta –o en una moto– cuando no cuentan con vehículo propio (Del Bono 2019: 6). Las condiciones en la que se desarrolla esta actividad son en precarias, con horarios de trabajo muy flexibles, tiempos de espera largo sin pago, salarios extremadamente variables – donde la mayoría trabaja 9 o más horas diarias e incluso seis días a la semana para lograr un ingreso que les permita mantenerse (pagar alquiler, comida, etc.) y enviar alguna remesa a Venezuela (Negri 2019: 9) -, baja seguridad laboral, pocas oportunidades para ascender en la escala salarial y verse obligados a movilizarse por varias zonas dentro de la ciudad (Del Bono 2019, Negri 2019).

Los repartidores hacen malabarismos con sus tiempos de trabajo y en el espacio público para obtener buenas valoraciones en un trabajo llena de riesgos y complicaciones. Por un lado, deben enfrentarse al frío, sol o lluvias; no tienen acceso a baños de manera directa, por lo que deben recurrir a los públicos o de locales gastronómicos, dejando su bicicleta en algún poste y sin supervisión, convirtiéndose es un riesgo; no tienen espacios para alimentarse, y dado el gran esfuerzo físico, es necesario que se mantengan hidratados y

nutridos, algo que deben gestionar por cuenta propia; a esto se suma el estrés por cumplir los tiempo de entrega (Negri 2019) Junto a ello, en caso de accidentes de tránsito, fallecimiento, lesiones graves o robo, la aplicación no se hace responsable o a cargo de los sucedido, donde su única medida de seguridad son sus propios grupos de WhatsApp. (Del Bono 2019, Negri 2019).

En cuanto a sus ganancias, el repartidor recibe el pedido a través de la plataforma, lo recoge y lo lleva hasta donde está el consumidor, lo entrega y recibe el cobro ya sea del pedido entero, de la propina o ninguno si el consumidor abonó ambas cosas por medio de la aplicación. Luego, el consumidor puede evaluar el servicio del rappitendero a través de la aplicación. Si ha sucedido algo que se encuentre fuera del control del repartidor o que haya incidido en su performance el cliente lo califica directamente a él y no al local o a la plataforma, sin oportunidad de un descargo. Esta calificación es importante para la asignación de pedidos mediante el algoritmo con consecuencias muy concretas sobre el ingreso de los repartidores, así como sobre la cantidad de horas trabajadas (Negri 2019).

En pocas palabras, describiremos el trabajo de delivery como uno formal pero precario, donde se trabaja para una empresa tecnológica de delivery donde no existe un vínculo laboral¹⁵ entre esta y el trabajador o, como los denominan, “colaboradores”. Donde ellos deben encargarse de la obtención de sus herramientas de trabajo: bicicleta, caja, celular, datos móviles y otros que sean necesarios; así mismo, no cuentan con espacios para descansar, arreglar sus bicicletas ni seguro cuando suceden accidentes.

En el caso de nuestros entrevistados, la gran mayoría optó por este trabajo tras haber pasado por varios que eran poco remunerados, con jefes poco amables y que se realizaban en peores condiciones que el de reparto. A pesar que trabajen la misma o más cantidad de horas, se sienten más independientes y mejor remunerados, al ser una actividad que depende básicamente de su esfuerzo más que de una evaluación subjetiva.

¹⁵ Apps de delivery: ¿Por qué no existe un vínculo laboral entre los repartidores y las empresas? (Ver anexo 6)

“Pasé por muchos trabajos, pero muchos, en Venezuela nunca había trabajado pero bueno, dada las circunstancias vine solo y empecé a trabajar. He sido mozo, mesero, arme bicicletas, armaba bicicletas en un taller, armaba carritos, coches, también fue ayudante de albañil, con madera, melanina, todo eso y fui bartender, en el mismo lugar donde fui mozo, que era en un restaurant aquí en Jesús María, y de ahí ya se me dio la oportunidad con Rappi. Consideraba que trabajar en el mismo lugar, por doce horas por mil soles, o a veces llegaba a trabajos donde me pagaban un poquitico más, mil cien, y aun así seguía considerando que mil cien por doce horas, no, sentía que trabajaba pero no para mí, sentía que no tenía vida, por mí y ya, me estaba desgastando, engordando mucho, y ahí me di cuenta de que ese no era mi norte, digo mi norte porque yo no vine a Perú a solo trabajar, trabajar y trabajar, sino también a estudiar, a hacer mis cosas, y en Rappi, te da la oportunidad de conectarte a cualquier hora y lugar, bueno, si bien hay días malos, como siempre hay días malos, pero si uno es constante, disciplinado, puede hacer las cosas bien, bueno ahora, no diré que trabajo 12 horas, pero si al menos 8, hoy por ejemplo hice doce, de lo que hacía en un día normal y todo es en pro del beneficio. Tiene sus limitaciones, como todo, pero es mucho mejor. Eh, otro factor importante, no sé si estoy respondiendo a la pregunta (no, no sigue), bueno, es que en mi anterior trabajo, antes de Rappi, mi anterior jefe, era muy bueno, si me reconocía mis horas y nos pagaban lo que ellos consideraban que era justo pagarnos y el trato era muy bueno, pero también estaba cansado de tener a alguien ahí. También en mis trabajos anteriores mis jefes y no lo digo porque sean peruanos, sino por ser personas como tal, eran personas explotadoras, y estábamos 12 horas en el mismo sitio, te cansa mentalmente, y que en esas doce horas cada diez minutos te estén gritando, no porque tu no estés trabajando bien o mal, sino que haces tu trabajo no de la manera que ellos quieren que lo hagas. Por ejemplo, cuando estas armando una bicicleta y por decir yo quiero empezar a armarla desde los frenos, y no por los cauchos, y el jefe quiere que empieces por los cauchos y si no lo hago como él me lo dice eso ya es un error, y eso para ti, no, entonces, no digo que todos sean igual, pero eso me desmotivó bastante para yo tener un trabajo en una empresa, en un negocio.” (Rubén, 20 años, Tipo 2)

4.2.2 Momento pre viaje, viaje y pos viaje

4.2.2.1 Momento pre viaje

Este grupo se movilizaba a pie a sus anteriores centros de trabajo, que se encontraban cerca de sus hogares, y, en menor medida, usaban el transporte público para distancias largas. Parte de ellos no tiene conocimiento sobre

algunos de los medios de transportes existentes en la ciudad (principalmente los taxis-colectivos y el metro de Lima) y de los que sí, como buses y el Metropolitano, son vehículos que utilizan de manera excepcional pues bien demoran mucho tiempo para trasladarlos o son costosas para su presupuesto.

“Bueno, para mi trabajo, era cerca, a tres cuadras, por los Olivos también, entonces caminaba no más, prefería hacer las cosas caminando, pero eso sí no me movía mucho de los Olivos, todo lo que hacía era en los Olivos porque ahí están mis panas, mi trabajo y las cosas que más conocía, las rumbas. Al principio cuando llegue, ese año, recién estaba procesando todo, sabe, entonces me quede por ahí, tenía la idea de que, ah ya esto muere rápido y ya me regreso y por eso también que no quería conocer nada, para no encariñarme también, te digo. Y las cosas que tenía que hacer, bueno iba en bus no más.

Y ¿qué te pareció el bus? ¿Has usado el metropolitano?

Bueno, usé solo una vez el metropolitano, y es bastante rápido pero es muy caro... al menos para mí, pagar cinco soles al día sí pesan, sabe, y los buses son buenos, siempre cuando intentan correr y meterse, son fieros, pero el problema es el tráfico, ahí no avanzas y eso desespera, sabe, porque para salir de los Olivos, las pocas veces que salí, serán unas cuatro o cinco veces en todo ese año, me demoraba bastante para salir de ahí, más de una hora y eso es molesto, pue.” (Jesús, 28 años, Tipo 2)

El cambio en su forma de movilizarse no ocurrió por buscar alternativas de traslado, sino básicamente por cambiar de trabajo al de reparto y no contar con recursos económicos para adquirir una moto o una bicimoto como herramienta de trabajo, convirtiéndose en la principal o incluso la única razón por la que muchos continuarán movilizándose en ella. Esta es considerada como un vehículo más eficaz que la bicicleta al permitirles realizar entregas en menor tiempo y a distancias más largas. Es decir, su acceso a otras formas de movilidad urbana y, especialmente, a la moto como herramienta de trabajo, se ha visto limitada por sus recursos económicos, siendo lo financiero la primera barrera de movilidad que ellos enfrentan.

“Es que no me queda de otra, sabe, tuve que vender mi moto porque no me alcanzaba para costear el costo del parqueo y su mantenimiento. Si por mi fuera me habría quedado con la moto para trabajar con Rappi, pero ya estaba en una situación que si no era venderla, me iba a perjudicar bastante. Por eso lo hice pero ahora estoy viendo los medios para poder comprar otra. Ya no soporto la bicicleta. Pero, ahora viendo el movimiento y el tráfico es mejor tener una bicicleta a motor. Me iría

bien, porque primero esta no tiene muchos gastos, en la gasolina solo gastaría 5 soles diarios y no es muy difícil de mantener, también que la puedo dejar en cualquier lugar, la puedo subir a mi cuarto y tranquilo, no tengo que pagar estacionamiento, y sobre todo, para evitar que se la lleven. Mientras que en la moto, los repuestos, las cosas son costosos. Si gano 100 soles en moto en un día, tendría que dejar 10 soles para la gasolina, yo como como en la calle, tendría que dejar 15 soles, para desayuno, almuerzo y cena, entonces ya sería como 75 soles. En una bici-moto solo tengo que hacer mínimo esfuerzo, cinco soles de gasolina y ya. Ponte que el tiempo para ir en moto se desgasta, los cauchos son más caros que uno de bicicleta. Por eso es mejor trabajar en una bicicleta a motor, es más rentable”. (Eduardo, 28 años, Tipo 2)

Además, otro de los motivos para movilizarse en bicicleta es su percepción como una práctica común y no minoritaria dentro de los sistemas de transporte en la ciudad, dada la cantidad de ciclistas que observan en su día a día y la cantidad de infraestructura ciclista existente, por lo que su nuevo contexto, con una norma social a favor de la bicicleta, influyó a que optaran por ella.

“Lo vi como que se estaban implementando más cosas de primer mundo, sabe, por lo menos de que la gente pueda moverse tranquila en las calles, entonces la bicicleta siempre ha sido como un medio liberal, algo que te ejercita y con el que puedes tener la libertad de mover, tampoco generar tráfico y ahorrar tiempo. Entonces cuando vi esto y no lo vi así en poquitos lados, sino en todos lados, incluso en exceso, en bicicleta, este, lo vi como una manera de que la sociedad tiene consciencia y también de que le gusta estar libre, al menos un poco, porque es algo independiente, y eso lo puedes aplicar en el mundo, eso lo he visto en países como Francia, Holanda, Estados Unidos, en ciudades como tal, que están en bicicleta, donde no hace falta un carro o una moto como tal, sino que tienen ese poder de movilizarse ya sea para el trabajo, ejercitarse o pasear, y lo he visto en bastantes lados aquí”. (Ramón, 27 años, Tipo 2)

La gran mayoría de los entrevistados realizaba deportes o actividades físicas adquirieron la habilidad y usaron la bicicleta solo cuando eran niños o adolescentes para realizar deporte o pasear. Solían movilizarse en moto, bus o auto privado cuando estaban en Venezuela por lo que Lima es la primera ciudad donde la usan para movilizarse cotidianamente. Aquellos que sí la usaron como movilidad lo hicieron sólo por un tiempo, especialmente en la adolescencia, para luego mudar a la movilidad en moto, el cual es usado

masivamente en su país gracias a las facilidades de adquisición – poco papeleo - y el bajo costo del petróleo.

“Todos en Venezuela manejamos, por ejemplo, yo aprendí a manejar a los 14 años.

¿Carro o moto?

Carro, y es que en allá siempre habrá alguien que tenga uno y la gasolina es barata, y por ejemplo con un sol puedo echar gasolina por una año en Venezuela, por un sol, ya bueno, ponle 10 soles para no exagerar, pero imagínate que con 10 soles echas un año combustible y ya la gente se acostumbra a que si bien ya tenga 18 le den un vehículo, es un lugar mucho más motorizado que aquí”. (Rubén, 20 años, Tipo 2)

Llegaron al trabajo de delivery gracias a la información brindada por sus amigos o familia que ya trabajaban o conocían de la aplicación. En cuanto al uso de la bicicleta, en la mayoría de casos, este entorno la considera como una situación lamentable que debe mejorar a través de la adquisición de una bici moto o moto. Incluso sus mismos compañeros de delivery, les repiten constantemente su migración a este vehículo.

“Algunos les daba así como pena, entiende.

¿Cómo así?

Porque recorrer tantos kilómetros, y también porque no lo veían como un trabajo factible para mí, y la gente cercana a mí siempre quieren lo mejor para uno, pero si les he dado a conocer, les he hecho ver que sí se puede (...) también les dio miedo, pero les dije que iba a estar en un buen sitio, con ciclovía y que iba a tener cuidado. Y bueno, mis paisas, me dicen que mejor use moto”. (Gustavo 24 años, Tipo 2)

Para movilizarse todo el día utilizan ropa deportiva completa (material lycra o látex) o combinada con ropa informal, como polos, pantalones o jeans. Algunos, que viven cerca de sus espacios de trabajo regresan a casa para asearse; mientras que los que no suelen cambiar alguna muda de ropa en el espacio público o se asean parcialmente en baños de grifos, parques o centros comerciales.

“Bueno, lo ideal sería una ducha pero no tengo donde llegar y hacer el aseo, entonces solo dejo que el sudor, el poco sudor que me sale, se seque en el cuerpo, aunque ahora que viene verano es más trágico, entonces ahora si traigo un polo y ya me cambio en el baño de algún grifo o en algún parque y listo. De ahí a veces tengo que meter ese polo

en una bolsa y dentro de mi caja. Entonces por eso ahora busco estar con polos sin mangas” (Jesús, 28 años, Tipo 2)

A parte de la cadena, la mayoría, ocho de diez, no utiliza ningún otro elemento de seguridad por no contar con presupuesto para adquirirlos ya que este está destinado para solventar los gastos de alimentación, pago de renta y, especialmente, envío de remesas a Venezuela. Aquellos que sí poseen elementos de seguridad, como casco, guantes y lentes, las utilizan principalmente por razones performativas y, en menor medida, por seguridad, ya que la consideran como un uniforme para realizar su trabajo, mientras para regresar a sus hogares, las guardan en su mochila para evitar robos¹⁶.

“(…) aún no lo he comprado, porque no sé, tengo otras cosas que pagar, comprar. Veo que la gente usa, pero como aún no me ha pasado nada, creo que por eso hasta ahora no me he animado a usarlo. Es como si no ves una desgracia, como le decimos nosotros en Venezuela, nosotros somos de las personas que si no estamos hasta el coñazo no lo hacemos, por ejemplo recién revisé mis frenos cuando tuve un accidente porque estas no reaccionaron, pues nunca pensé que los iba a necesitar pero ahora, sí. Después de que llega a uno el golpe, recién piensa en eso.” (Alejandro 26 años, Tipo 2)

Muchos, ocho de diez, poseen bicicletas montañeras de metal, que son más pesadas para pedalear y lentas a la hora de la movilidad; los demás cuentan con montañeras de aluminio, más ligeras para pedalear y, por tanto, un poco más rápidas. Gran parte son de segundo uso y han sido adquiridas a menos de 400 soles a través de conocidos, páginas de internet o mercados informales. Mientras que las nuevas fueron adquiridas en tiendas cerca a sus hogares o en la Avenida Grau, en el Centro de Lima. En general, a pesar que este sea su único medio de movilidad propio para desplazarse, muchos optan por utilizar transporte público o caminar para realizar otras actividades; mientras que para los demás se ha convertido en su principal medio de transporte dentro de la ciudad.

“Es una montañera, esta es de aluminio, tenía otra anterior que era de metal y era pesada porque para meterla tenía que subir varias gradas y eso me cansaba y a veces ya daba flojera bajarla. En cambio esta es

¹⁶ Ver capítulo 5, caso de Jesús.

más ligera, también que cuando pedaleo la siento más ligerita. ¿Cuál eran las demás preguntas? (...) ah ya, la compré por Surquillo, es que yo fui justo a Surco para activar mi cuenta de Rappi porque ahí está la oficina central y me dijeron que en Surquillo había como un mercadito negro de buenas bicicletas, de segunda, o robadas, en ese entonces te juro que no sabía que eran robadas, la mayoría, ¿no? Y bueno, fui y me agrado, me caía a pelo y pagué 300 soles no más, similar.

Y ¿la otra?

Bueno, la otra la vendí por ahí en los Olivos, a 50 soles porque ¿para qué tendría otra bicicleta?” (Jesús, 28 años, Tipo 2)

4.2.2.2 Momento viaje

Sus recorridos se componen de tres partes. La primera, el viaje desde su hogar a su espacio de trabajo, la cual varía según la distancia entre este y el distrito de San Isidro, entre 3 a 10 kilómetros. La segunda, son los recorridos que realizan como parte de su trabajo, los de reparto, los cuales son cortos, que rondan entre los 50 metros, como mínimo, hasta los 3.5 kilómetros como máximo que se realizan en un periodo de 5 a 20 minutos; y múltiples, que en total resultan en 20 kilómetros como mínimo y 80 kilómetros como máximo durante las 6 a 12 horas que trabajan en un día. Y, la tercera, es el retorno a casa.

“Vamos a generalizarlo, ¿verdad?, pero en promedio (...) bueno, la menor cantidad de kilómetros por así decirlo en un día malo, es de 15 kilómetros a 25 kilómetros, el día más bajo, en un día, se puede hacer 3 kilómetros, de ida y regresada 6 kilómetros, ahí ya tienes. En un buen día, han sido 80 kilómetros y fue literal un día que me llevo desde el Callao a Miraflores, como tres veces ida y vuelta y promedio debe ser de 45 a 55 kilómetros diarios y es porque ahora Rappi está malo (¿cómo malo?) la demanda esta baja, creo que es por la cuestión de que es después de fiestas, entonces como que el promedio baja, pero te lo redondeo entre 40 a 50 kilómetros diario.” (Rubén, 20 años, Tipo 2)

Fotografía 5: Screenshot del día promedio de Rubén



Fuente: Rubén, Screenshot de Google Maps, 10 de enero 2020.

Los delivery puede elegir el espacio en el que desea trabajar; no obstante, sus rutas y espacios para movilizarse son asignados por el aplicativo que indica los lugares a los que deben moverse y en cuanto tiempo llegar, por lo que es usual que lleguen a distritos o zonas que no desean o que aceleren su paso para llegar a tiempo con los pedidos.

“¿Cuáles son los distritos donde más paras? ¿Rappi te pone en algún lugar?

No, no, tú eliges donde ponerte. Yo por ejemplo elijo ponerme aquí donde es Jesús María, Magdalena, San Isidro, pero a veces te va llevando hasta otros lados como Miraflores, hacia Pueblo Libre, hacia Breña pero yo me centro lo que es Jesús María, Magdalena, San Isidro. Son los distritos en los que más me muevo.

Y ¿por qué?

Una de las cosas es que, lo que es acá, por lo menos que es Salaverry, me ayuda mucho más las ciclo vías que tienen, y es un poco más cómodo y también por la seguridad. Lo que es Pueblo Libre y Breña, y esos lados, a mí me da un poco de miedo moverme por esos lados

porque a veces te roban la bicicleta, te roban los pedidos que cargas o el efectivo que llevas encima, el bolso. Ha pasado en muchos casos pues, y por eso en parte trabajamos por acá.” (Christian, 22 años, Tipo 2)

Los problemas más comunes que mencionan, o barreras socioculturales, son los ocurridos con peatones en veredas, la forma de conducir de taxistas y buses y, en menor medida, autos privados; la apertura intempestiva de puertas, que les cierren el paso o no los dejen pasar, similar al grupo anterior. Sin embargo, predominan los accidentes o problemas con peatones, vivir situaciones de discriminación/xenofobia por su nacionalidad, malestares físicos, probabilidad de chocarse con otro vehículo por estar viendo el GPS y, especialmente, que les roben la bicicleta, la mochila, el celular, o el dinero, situación también descrita por Negri 2019 y Del Bono 2019.

“Los taxis, y te digo que en primer lugar los taxis porque cuando el semáforo esta en rojo, están parados de este lado y ellos piensan que tienen el derecho de frenar ahí para que el peatón baje ahí, entonces no saben estacionarse, son usualmente personas que no tienen su auto asegurado, o sea, si es que llega a pasar algo, simplemente no se hacen responsables, o se van, se dan a la fuga, o la cosa es que se queda ahí. También las mismas combis que son engorrosas, porque esas mismas faltando 50 metros para un paradero o simplemente cualquier esquina, y alguna persona le dicen que quieren bajar y ellos frenan sin ningún problema en cualquier esquina y dejan bajar. Y casi siempre los más perjudicados somos las bicicletas porque, ya bien, tenemos ciertas señalizaciones, que indican que va una bicicleta, pero no tenemos ni corneta, ni luces y también que por lo general pasamos desapercibidos, porque a veces está ahí un carro y nos cubre. Que más, bueno, el respeto a la ciclo vía, así como a veces yo no respeto la vereda, hay personas que también no respetan la ciclo vía, y bueno, sé que debo tener mucho cuidado, pero al final ellas andan de lo más tranquilas y si algo pasa, fue tu culpa. Que más, he visto casos también, al menos nosotros, tenemos nuestra guaya (cadena) con lo cual nosotros amarramos nuestra bicicleta pero aquí se han visto casos de robos de bicicletas, es decir, por lo menos aquí, dejas tu bicicleta porque sabes que estoy yo, el otro, como que nos cuidamos, pero en ocasiones nos ha pasado de que nos hemos confiado y hemos regresado y se han llevado la bicicleta. Gracias a Dios no me ha pasado, pero a mis compañeros si les ha pasado y bueno eso ya es cuestión de la sociedad, de las personas, también de uno que no tiene que dejar donde sea su bicicleta, pero también que cuando uno hace varias paradas, varias veces al día, en residenciales, tiendas, hacer esa amarradera, desamarradera, se convierte en molesto, pero es así. ¿Entiende?” (Rubén, 20 años, Tipo 2)

“(…) mayormente en la pista porque si me voy por la vereda las personas usualmente me botan de la acera o me insultan o me dicen que me vaya a la pista o que no debo estar por ahí, me dicen “veneco bájate.

¿Crees que les molestas por ser una bicicleta o migrante?

Ya, buena pregunta, mira cuando empecé con Rappi, había un muchacho peruano y yo que estábamos en la acera.

¿Era de Rappi?

No, no era de Rappi. Bueno, nosotros estábamos en la acera, normal, a una buena distancia de él, a unos 200 metros y pasó un grupo de personas, y cuando pasó no le dijeron nada, pero cuando yo iba, ellos me dijeron “tú no puedes ir por la acera, esto no es para las bicicletas” y yo no lo sentí tanto como por el hecho de que estaba respetando las leyes de tránsito, sino que como era venezolano no tenía que ir en la acera, o también porque era delivery. Porque también yo creo que la gente no ve Rappi como un aplicativo, sino como “los venezolanos”, porque la mayoría trabajamos de esto, entonces cuando ellos ven un Rappi, dicen “es venezolano”. Esa vez lo sentí como xenofóbico, porque como era venezolano si me dijeron algo y como él era peruano, no.” (José, 26 años, Tipo 2)

4.2.2.3 Momento post viaje

Al llegar a sus destinos, en el caso de sus hogares, suelen guardarlas en sus cuartos, cargándolas algunos pisos. Cuando llegan para repartir los pedidos, suelen estacionarlas en el espacio público, encadenándolas a postes o rejas, cuando no pueden dejarlas dentro o cerca a los edificios a los que van. Junto a ello, mencionaron la necesidad de espacios para arreglar sus bicicletas, con herramientas e infladores, ya que son constantes los problemas técnicos con sus bicicletas – barrera tecnológica - así como para descansar. De esa manera, la llegada, los lugares para estacionar se presentan como una barrera física/ espacial importante para que puedan seguir desarrollando su día a día.

“Por el simple hecho de ir a un edificio para entregar mi delivery me dicen que no puedo estacionar ahí que no sé qué.

¿Cuáles son las razones?

Mira, cuando llego a entregar, me dicen que no puedo dejar la bicicleta ahí, que tengo que sacarla de los halls de los edificios, o tengo que dejarla más afuera de la calle, o, no sé y uno debería de ser consciente porque uno va a entregar un pedido y no se va a tardar nada, son solo cinco minutos, de ir y salir pero empiezan que si acá no es permitido

colocar bicicletas, lo de siempre, y le buscan problemas a uno así innecesarias. Y si tú me tratas bien, yo te trato bien, si es que alguien me dice “oiga joven, podría estacionar por aquí su bicicleta, ¿por favor?” y yo “claro, con gusto”, pero si alguien te trata “oye no, que no puedes dejar estacionada ahí tu bicicleta, que no sé qué”, no te voy a hacer caso, pero bueno, las palabras mueven montañas. Y bueno, al final opte por estacionarla en algún poste cerca o en la reja, lo mejor posible, fuera de la vista del de seguridad, para que así me evite líos y no pierda el tiempo, porque el tiempo es oro en este trabajo, si el cliente puede buscar el pedido en consejo o recepción, perfecto para que yo no tenga problemas con el de seguridad y ya me voy rápido. Porque la verdad que no me interesa discutir o argumentar con el conserje porque mi trabajo es dejar un delivery, y necesito una solución y ya. Eso sucede en todos los edificios de San Isidro, no en todos, no es todo el tiempo, pero si es un problema constante, entonces lo dejamos “bonito”, como lo dicen ustedes “bonito” que no estorbe para que la gente pueda entrar y camina tranquilo, o para que no se ensucien las paredes, pero también uno lo hace porque quiere cuidar sus cosas, es su material de trabajo y por eso uno lo quiere cuidar, entonces le dices “bueno, amigo, me lo puede vigilar la bici, ya vengo, entregare esto” y son solo cinco minutos que uno sube y ya, es una tontería ¿no? Pero eso es lo que pasa. Pero al final la mayoría de personas si acceden a vigilarlo, pero los que buscan bronca ya no insisto.

Y ¿tu cadena?

Sí, siempre la aseguro en un poste, pero que este lo más cercano a mi edificio, pero si e permite adentro, en el cochecito, ya lo acomodo para que la gente pase y no estorbe a nada ni nadie, entro y salgo para tener otro pedido y ganar tiempo”. (José, 26 años, Tipo 2)

No poseen conocimiento sobre leyes o proyectos para facilitar la movilidad en bicicleta por la ciudad y la información que manejan es gracias a encuentros fortuitos con otros durante su movilidad. De igual modo, con la existencia de grupos ciclistas, de los que se han enterado gracias a eventos divulgado en redes sociales y por encuentros casuales en el espacio público, a los cuales no han tenido interés o tiempo de conocer.

“Tengo entendido también, no sé, fácil tú me corriges, de que aquí hay como una prioridad que le dan a los ciclistas, que hay como, o se si ley pero prioridad y los resguardan si es que usan casco, o sea, si hay algún accidente y el ciclista llevaba casco, a pesar de que haya sido culpa del ciclista, como que, por el casco, lo respaldan.

¿Dónde los escuchaste?

Lo escuché de un paisano tuyo, porque vi que lo habían chocado y él estaba discutiendo con el conductor, porque él no quería que llamaran a

un policía entonces él le dio dinero y entonces ahí le pregunte ¿porque no llamaste a policía? Y él dijo que no, que el policía le iba a poner una boleta, le iban a hacer pagar más entonces y uno de mis compañeros le pregunto: que, ¿eso es ley aquí? Y él dijo que si, que a nosotros los ciclistas nos respalda la ley equis pero así también como hay normas pues, para poder estar respaldado por esa ley.” (José, 28 años.)

Tras su experiencia en este medio de transporte, consideran que hay más desventajas que ventajas a comparación de usar una moto o una bici moto, pues no pueden movilizarse más rápido ni recorrer distancias largas y, con ello, realizar menos pedidos y de menor valoración en el día; además de sentir más desgastante físico y mental. Sin embargo, resaltan que les ha permitido conocer más la ciudad; ahorrar tiempo y dinero de gastos como gasolina, licencia, elementos de seguridad y mantenimiento, además, de manejar sin respetar las normas de tránsito y de tener menos probabilidad de ser víctima de un accidente vehicular.

“(…) no todos los días quieres pensar en tu trabajo pero también es el esfuerzo físico, el estrés de todo el tiempo que estás manejando, que se te mete un peatón, el carro, entonces no es tan fácil, especialmente aquí. Claro, te mueves tramos cortos y solo por aquí y eso es excelente pero cuando realizas el recorrido es un dolor de cabeza, porque este distrito tiene demasiada gente, demasiados autos y demasiados buses, entonces tienes que estar atento sobre todos y todo el tiempo. Y eso cansa mentalmente, es un estado de tensión constante, eso no es bueno. Claro, tenemos nuestros descansos donde nos paramos y charlamos y todo tranquilo, pero cuando son días picos, ayer fue uno, debes estar sin descansar porque si no, no haces dinero y no te caen más pedidos. Ese es el problema. También que cuando uno usa la bicicleta uno se cansa, bastante, porque al día puedes hacer hasta 40 km, de ir de aquí para allá, y eso no solo te agota las piernas, sino también la espalda, por el peso que cargas de la mochila, con los pedidos, el bolso. Cansa un poco. Si tuviera la oportunidad de cambiarme de trabajo, lo haría.” (Eduardo, 28 años, Tipo 2)

En cuanto a su movilidad futura en bicicleta existen opiniones divididas. Por un lado, hay quienes definitivamente la cambiarán por una bici moto o una moto por las desventajas ya descritas de la bicicleta; mientras que otros, continuarán con su movilidad ya que la consideran como parte de su vida, con la que ya se han habituado, les gusta y con la cual han creado una conexión emocional (Kidder 2006a).

“Creo que no, en verdad lo de la bicicleta no solo es por el hecho de Rappi, sino también es porque me ayuda económicamente, pero ahora con el tema de mi rodilla y además yo no tendré 20 años toda la vida, tal vez no podré, pero lo que sí me veo es teniendo un carro, un negocio, porque claro no es igual a que mi papa tenga un carro a que yo tenga el mío propio, que me cueste, y como dicen ustedes “la tenga que sudar”. Y con esa situación, empiezas a valorar más el trabajo, las cosas, el dinero, ya no todo te cae gratis, y esa es una linda lección de toda la vida, entonces me gustaría tener algo que me cueste como todo lo que me caerá más adelante.” (Rubén, 20 años, Tipo 1)

“Si, incluso si yo regreso a Venezuela, incluso allá yo creo que sí me compraría una porque ya me he acostumbrado (Entra pedido). Tengo ya práctica y me gusta porque llego más rápido a los sitios que voy a estar. Cuando llegue a Venezuela será lo primero que compre.” (Carlos 29 años, Tipo 1)

En suma, la movilidad en bicicleta del delivery es obligatoria ya que no cuentan con posibilidades para adquirir una moto o una bici moto por lo limitado de sus recursos económicos siendo esta una barrera financiera importante que marca toda su experiencia de accesibilidad a su espacio de trabajo. Esta les haya ayudado a salir de su medio local dejando de lado la caminata como principal forma de transportarse y ahorrar dinero de pasajes en bus o en implementos para la moto; no obstante, consideran que existen más desventajas que ventajas en cuanto a su uso. La gran mayoría se moviliza sin elementos de seguridad, en bicicletas montañeras pesadas adquiridas de segundo uso y la utilizan todos los días, durante varias horas y para recorrer largas distancias. Sus rutas no son escogidas por ellos sino asignadas por la aplicación, por lo que tratan de movilizarse en ciclovías, veredas y calles paralelas. En cuanto a las barreras tecnológicas, es usual que tengan problemas técnicos constantes con su bicicleta. Finalmente, en cuanto a las barreras socioculturales que experimentan en su movilidad se encuentran los problemas con otros vehículos, situaciones de discriminación, malestar físico y robo de sus pertenencias.

4.3 Conclusiones

En base a lo descrito por cada tipo de usuario sobre sus viajes para acceder a sus espacios de trabajo, en el distrito de San Isidro, y analizándolas en base

a los conceptos desarrollados en el marco teórico, ciertas barreras de accesibilidad resaltan las diferencias y, por tanto, desigualdades entre estos tipos de usuarios.

En cuanto a las barreras humanas, de primera instancia no existe, ya que ambos tipos de usuarios poseen la habilidad de utilizarla. No obstante, se evidencia que el grupo 1 la utiliza como su principal medio de transporte a parte del trabajo ya que sienten placer y reducen su estrés al realizarla; mientras que el segundo tipo que menciona el desgaste físico y mental de usarla todos los días. Es decir, la barrera humana se presenta sólo en el tipo 2.

Sobre las barreras financieras, desde las opciones de movilidad existentes, así como las motivaciones, adquisición de elementos de protección y del tipo de bicicleta, se observa que es la principal barrera de accesibilidad para el tipo 2, que la utiliza por no tener opción de comprar una moto, sin protección y lentas de segunda mano. Mientras que esta no es una barrera para el tipo 1 que la ha elegido entre una gran variedad de vehículos, movilizándose de manera protegida y con bicicletas de acuerdo a sus gustos y necesidades.

Acerca de las barreras tecnológicas, esta es una limitación importante para el tipo 2, ya que, aparte de tener bicicletas lentas y de segundo uso, con las que tienen problemas técnicos constantes, no escogen los lugares a los que la aplicación los enviará, ni el tiempo que deben esperar para recibir un pedido.

De las barreras organizacionales, se infiere que es una limitación para ambos tipos de usuarios, ya que, por un lado, el primero, se rige por códigos de vestimenta dentro de sus centros de trabajo, por lo que se moviliza con ropa deportiva o la que usará durante el día; además, organiza su día bajo los horarios impuestos por su trabajo; mientras que el tipo 2, no; no obstante, se encuentra a merced de los horarios de demanda y el tiempo de asignación de pedidos. Por ello, esta se presenta como una barrera significativa para ambos.

La barrera que se relaciona a la anterior, la temporal, es una limitación para ambos; pero las diferencias resaltan cuando el tipo 1, a pesar de tener un horario establecido que marca su día, se moviliza en bicicleta por que, de acuerdo a su experiencia, es el vehículo más eficiente y rápido; mientras que la movilidad del tipo 2, se encuentra marcada por tiempos de espera prolongados,

múltiples e inesperados, donde la bicicleta, para la entrega de pedidos, no ayuda a agilizar dicho proceso.

La barrera física / espacial marca la experiencia de ambos tipos de usuarios, por las características de los espacios que recorren, ligadas a la calidad de la infraestructura urbana; no obstante, esta es significativa para el delivery ya que recorre más distancias que varían cada día de acuerdo a la aplicación. Además, en sus puntos de llegada, a diferencia del tipo 1, no tienen espacios para estacionar, arreglar sus bicicletas, asearse, comer o descansar.

Finalmente, en cuanto a la barrera sociocultural, ambos tipos de usuario lidian con la manera de conducir de taxistas, transporte público, y, en menor medida, autos privados; la apertura intempestiva de puertas, cierre de pasos, y, sobre todo, coalición con otros vehículos y personas, pero el tipo 2, tiene más limitaciones, ya que, su entorno inmediato no aprueba ni apoya su movilidad en bicicleta, no cuentan con conocimiento de leyes o de grupos ciclistas que los respalden, lidian con peatones y, principalmente, viven situaciones de discriminación por su nacionalidad, así como el robo de sus pertenencias. Mientras que en el tipo 1, estas no ocurren.

Entonces, el acceso al espacio de trabajo, medido a través de la accesibilidad, variable cualitativa que pondera la facilidad o dificultad del viaje mediante la cantidad y tipo de barreras o limitaciones que se presentan en el camino (Gutiérrez 2010, Jirón & Mantilla 2014), de los delivery es percibida de alta dificultad ya que, de manera general, describen más barreras o un mayor impacto de estas en sus respuestas y por tanto, en su experiencia de movilidad que no son mencionadas por quien la usa como medio de transporte, o commuter. Si bien la barrera organizacional limita el acceso de ambos usuarios, las diferencias resaltan con la mención de barreras humanas – cansancio-, financieras y tecnológicas en el caso del delivery; así como el mayor impacto de las barreras temporales, física/ espaciales y socioculturales en él. Entonces, la espesura de la movilidad, en la accesibilidad y la cantidad e impacto de las barreras, es mayor en el caso de los delivery, quienes la perciben y describen como una movilidad mucho más desgastante y limitante a comparación del commuter.

Tabla 19: Resumen de barreras de accesibilidad percibidas

Leyenda:	Nula/Poca	Media	Alta
Tipo de Barrera/ Tipo de usuario			
Humana			
Financiera			
Tecnológicas			
Organizacional			
Temporal			
Física /espacial			
Sociocultural			
Dificultad de acceso percibido			

Fuente: Elaboración propia

El capítulo ha presentado las particularidades de la experiencia de movilidad de ambos tipos de usuarios desde lo descrito por ellos; es decir, en base de la información proporcionada en las entrevistas semiestructuradas. Se observa la relación de algunas de las barreras de accesibilidad presentes en su recorrido, fundamentalmente la física/ espacial, con las características de la ciudad. No obstante, esta será más clara en el siguiente capítulo donde, a través de la metodología de etnografía móvil, se visibiliza la influencia del entorno construido sobre la experiencia de movilidad de ambos usuarios así como la aparición, desaparición y encuentro de las barreras de accesibilidad y negociaciones individuales que ha desarrollado.

Tabla 20: Resumen general

Tipo de barrera	Tipo	Medio de transporte	Delivery
Humana	Predisposición	Realización de alguna actividad física o deporte en el pasado	
	Aprendizaje y uso	Adquirieron la habilidad y la usaron para diferentes fines	
	Uso fuera de espacio de trabajo	Su principal medio de transporte ya que realizan ejercicio, se divierte y reducen el estrés.	Prefieren usar otros medios de transporte – Sienten cansancio y desgaste mental y físico.
Financiera	Anteriores formas de movilidad	Diversidad de acceso a medios de transporte – especialmente buses de transporte público, taxis y autos privados.	La caminata como su movilidad principal y, en menor medida, transporte público.
	Motivaciones	Reducir tiempo para movilizarse evitando el tráfico. Realizar ejercicio físico Anteriores experiencias de movilidad en bicicleta	Incapacidad económica de comprar una moto o bicimoto. Ver a otros ciclistas Ahorran en gasolina y mantenimiento
	Elementos de	La mayoría posee casco y	La mayoría no posee

	protección	luces. Así como chalecos reflectantes, y guantes.	ningún elemento de seguridad para ellos, pero sí cadena para sus bicicletas
Tecnológicos	Tipo de bicicleta	Rutera, de marca, plegables, fixies. Usualmente adquiridas en tiendas.	Montañeras, baratas, adquiridas de segundo uso
	Problemas con la bicicleta	No, son bicicletas que les ayuda a su movilidad.	Problemas constantes y con la aplicación
Organizacional	Vestimenta	Impuesta por sus centros de trabajo. De acuerdo a la distancia. Poseen facilidades en sus destinos	No impuesta. Deportivo e informal
Temporal	Tiempo llegada	Usan la bicicleta para llegar más rápido	Tienen tiempos específicos. La bicicleta les demora más.
	Frecuencia de uso	La utilizan casi todos los días, máximo dos horas.	La utilizan casi todos los días y bastantes horas – mínimo 5 o 6 y máximo 10 o 12 horas
Físicas espacial /	Características	Presencia de baches y huecos. Baja calidad	
	Distancia	Es una distancia fija. Máximo 18 kilómetros	Las distancias varían día a día dependiendo de la demanda, en promedio entre 30 a 50 kilómetros por día.
		Dependiendo de la ruta son largas o cortas hacia sus hogares	
	Rutas	Son fijas, elegidas por ellos. Pistas de avenidas principales y ciclovías.	La aplicación es quien designa sus rutas. Ciclovías, veredas.
	Lugar de llegada	Estacionamientos y duchas en los destino	Lugares para arreglar bicicletas y descansar
Sociocultural	Entorno inmediato	Apoyo – ha sido influido por o influye a	Consideran una situación lamentable a mejorar – colegas sugieren cambiar por otro medio de transporte
	Problemas	-	Que les roben sus bicicletas o mochilas Exposición a situaciones xenofóbicas
		Forma de conducir de taxistas y buses y, en menor medida, autos privados; apertura intempestiva de puertas y que les cierren el paso o no los dejen pasar Coalición con otros vehículos o personas.	
	Grupos y leyes ciclistas	Tienen conocimiento y contacto con redes ciclistas	No la tienen

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 5

LOS RECORRIDOS

El objetivo del capítulo es describir los recorridos de los dos tipos de usuarios visibilizando las barreras de accesibilidad más frecuentes que se presentan a lo largo de su camino para acceder a sus espacios de trabajo y así conocer las diferencias en sus experiencias de movilidad. Para eso, se eligió seis usuarios, tres que la usan como medio de transporte y tres como herramienta de delivery.

Este complementa la información brindada en el capítulo anterior, donde abarcamos la *percepción* de su movilidad y barreras más comunes, y responde parcialmente la pregunta central de la tesis y las subpreguntas dos y tres, ya que detalla las diferencias en la *experiencia* de movilidad urbana de ambos tipos de usuarios; es decir, el *aspecto vivido de sus viajes*. Este toma como base la información presentada anteriormente: el contexto material urbano y de movilidad de la ciudad, las características socioeconómicas de los usuarios y sus percepciones, para enlazarlas y profundizar en las diferencias existentes en su experiencia a través de la descripción de las características de sus viajes: los espacios por los que se movilizan, las barreras que se presentan, sus prácticas y negociaciones individuales.

La metodología aplicada para desarrollar este capítulo, y adentrarnos en la movilidad de los individuos fue la etnografía móvil que consiste en seguir, de manera cercana o en modo de “sombra” (Jirón 2011, 2012), los movimientos que realizan los individuos; participando en ellos, realizándolos; además, durante el trayecto se puede conversar con el objeto de estudio mientras se moviliza para captar sus impresiones. Este no solo implica un acompañamiento, sino también la observación y participación activa del investigador para entender y captar la forma en que los participantes organizan y experimentan sus viajes. Esto ha permitido experimentar una parte de lo que los viajeros viven cotidianamente, observar sus reacciones, interacciones y estrategias a lo largo de un recorrido habitual para ellos, las cuales han producido relatos etnográficos que son la unidad de análisis de este capítulo.

Se concluye que la experiencia de movilidad del usuario tipo 2, el delivery, es mucho más espesa; es decir, desgastante y pesada que la del tipo 1, ya que lidia con una mayor cantidad de barreras de accesibilidad, de cinco a siete, a comparación del primero, dos a cuatro. Donde, a pesar de compartir algunas de ellas, como las físicas – con la calidad y estado de ciclovías e infraestructura urbana en general-; organizacionales, con las imposiciones de sus centros de trabajo así como de otras instituciones con las que no pueden negociar; temporales; transportarse en la noche, la espera en semáforos y socioculturales, la interacción con múltiples y variados agentes, el tipo 2 enfrenta, además, barreras tecnológicas, problemas con sus bicicletas y la limitación de la aplicación; humanas, cansancio y, financieras, no comprar comida o elementos de seguridad, o la gravedad de otras, como la temporal, con la espera de pedidos y la sociocultural, donde las limitaciones no solo se basan en su condición de ciclista, sino de migrante y trabajador delivery que lo exponen a situaciones de discriminación, robo y expulsión del espacio público.

El capítulo está organizado en tres partes. En la primera se presenta los recorridos de quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte. En la segunda, quienes la usan como herramienta de trabajo, para realizar delivery. En cada caso se realiza una pequeña presentación del individuo; se describe las características del punto de origen y destino; la trayectoria, las barreras que atraviesa y sus negociaciones: tácticas y estrategias. Y, la tercera, las conclusiones donde se comparan, de manera general, las similitudes y diferencias entre ambos tipos de usuarios.

Tabla 21: Aplicación de Etnografía móvil

Grupo	Nombre	Origen	Kilómetros	Tiempo
Bicicleta como medio de transporte	Santiago	San Isidro	Mínimo 2 kilómetros, máximo 4 kilómetros en promedio por día	8 minutos cada tramo 21 minutos en total
	Percy	Cercado de Lima	4.5 kilómetros	31 minutos
	Carlos	Villa María del Triunfo	9.6 kilómetros	1 hora y 15 minutos
Bicicleta como herramienta de trabajo	Ramón	Magdalena	30 kilómetros	10 horas 31 minutos
	Carlos	La Victoria	47 kilómetros	9 horas 45 minutos
	Jesús	Los Olivos	68 kilómetros	11 horas 27 minutos
Total	6			

Fuente: Elaboración propia

5.1 Tipo 1: La libertad de elegir

En este apartado se describen los recorridos de quienes usan la bicicleta como medio de transporte hacia sus centros de trabajo; los commuters, que se diferencian primordialmente por la distancia de sus recorridos: 1.2 km en el primer caso; 5 km del segundo y 9.6 km del tercero y el tipo de ambientes por los que transitan. Cabe resaltar que, de acuerdo a la información en el capítulo anterior, la mayoría de ciclistas promedios residen en distritos de la zona Lima Centro por lo que el caso número tres es uno atípico.

5.1.1. De la diversidad, la bicicleta: Santiago

Santiago es un abogado especializado en Derecho económico y empresarial y desde hace un año se moviliza a su trabajo en su bicicleta ruter, de marca Brooklyn Bicycle Co de 2000 dólares que compró por internet. Además, cuenta con otros vehículos como un auto privado (su anterior modo de transporte), un scooter y una bicicleta montañera que usa para paseos o rutas largas.

“He intentado ir en scooter, de hecho, tengo una en casa, pero me parece ya demasiada flojera no querer usar las piernas. Ya tenemos todas las facilidades del mundo y ya las personas ni se quieren mover, no quieren hacer ningún esfuerzo ni para moverse de un lado a otro, por eso prefiero la bicicleta porque me ayuda a estirar las piernas, a usar mi cuerpo y no dejar que la tecnología o el dinero haga todo por mí. Necesito hacer algo por mis propias habilidades, ya lo logré siendo estudiante, en lo intelectual y genial, pero en el día a día también uno se quiere sentir autosuficiente y la bicicleta es esa habilidad corporal en la que puedes demostrarlo. En cambio, en scooter y motocicleta es solo una excusa más para ser flojo y dejar que la máquina haga todo por ti.”
(Santiago, 29 años, Grupo 1)

5.1.1.1 Origen y destino

Reside y trabaja en el distrito de San Isidro. Su departamento se encuentra cerca al parque el Olivar, rodeada de casas y edificios habitacionales, así como áreas verdes – árboles y grass-, donde predominan los autos privados. Su

destino será un estudio de abogados, a 1.2 km de distancia de su casa, ubicado en una zona rodeada de casas, algunos árboles y autos estacionados. Para la etnografía móvil partimos desde su residencia a las 08:56 a.m. y llegamos en 6 minutos; a las 09:02 a.m. a su trabajo.

5.1.1.2 Recorrido

Santiago sale por la cochera, baja a la pista en contra, donde predominan los carros grandes que le ceden espacio y no le tocan el claxon. Llegamos a la avenida Arequipa, espera a que la luz del semáforo cambie para cruzar. Ingresamos a la ciclovia que está aislada de la pista por árboles, grass y bermas y es compartida con peatones, a su alrededor predominan los autos privados; las rampas con baches que unen cruces; se escucha el ruido de las bocinas de autos y buses que avanzan lentamente, los timbres de las bicicletas y los silbatos de los policías; y, en las veredas, una gran cantidad de personas caminando o parados esperando.

Por cada pedaleada que él da, yo debo dar al menos tres para alcanzarlo ya que su bicicleta le ayuda a avanzar más rápido. Durante varios minutos maneja sin manos. Al llegar a un cruce, a pesar que el semáforo se encuentra en verde, un policía está deteniéndonos dejando pasar a otros autos, observo la gran cantidad de bicicletas y scooters cerca de nosotros, algunas mujeres y varios hombres, vestidos de manera formal, informal y con ropa deportiva, pero no veo a ningún Rappi. Continuamos el recorrido y llegamos a la avenida Chillón donde hay una ciclovia compartida y separada de los vehículos motorizados por pintura en el suelo, nos movemos encima de esta hasta llegar a su trabajo. A pesar de ser un día soleado, él está impecable, mientras yo estoy sudando. Antes de ingresar por la cochera saluda a uno de sus compañeros de trabajo que se encuentra en un auto esperando a que el vehículo de adelante se mueva.

Regreso a las 02:00 p.m., hora del almuerzo, para movilizarnos a su casa. Cruza la avenida Arequipa por la ciclovia de la calle Chillón y Ricardo Palma, llega a una calle paralela, en contra y semi- vacía con algunos autos privados

moviéndose, y con árboles, desde donde se escucha el cantar de las aves. Llegamos al parque “El Olivar”, donde hay una gran cantidad de árboles frondosos, flores, piletas, casas, caminos con algunos peatones y seguridad policial en cada esquina. Cada vez que nos encontramos con un carro este nos cede espacio o baja su velocidad para que Santiago cruce al lado contrario de la pista o pase cerca a este. A unos metros de su casa saca un pequeño control remoto para abrir la reja de la cochera, ingresamos y en el primer piso hay un estacionamiento exclusivo para bicicletas, las dejamos sin amarrarlas con cadena pues me comenta que es un lugar bastante seguro.

Una hora después, para regresar a su trabajo, salimos por la cochera que cierra con el control remoto. Esta vez se moviliza por la ciclovía de la Avenida Arequipa, en la que se observa una menor cantidad de bicicletas pero que se encuentra invadida por algunos peatones. Él los rodea y se moviliza por el carril contrario o el peatonal, hay menos vehículos privados y buses en las pistas, el tránsito es fluido y los semáforos son respetados por todos los que se encuentran en esa zona. Acelera su paso y alcanza una gran velocidad, por lo que me espera en una esquina para ingresar a la ciclovía de la avenida Chillón. Encima de ella se encuentra un bus parado, debido a que no hay espacio para continuar, él sube por una rampa hacia la vereda y me dice que esa situación es usual. Nuevamente ingresa a su trabajo por la cochera.

En la noche, a las 07:00 p.m. nos vemos fuera de su trabajo. Esta vez la calle está llena de autos tanto estacionados como parados por la congestión. Se moviliza por la ciclovía de la avenida Chillón, donde bordea a un scooter. Llegamos a la ciclovía de la avenida Arequipa donde el ambiente es mucho más caótico que el de la mañana, debido a la congestión, los vehículos tocan constantemente el claxon. En uno de los cruces, un carro grande con lunas polarizadas al voltear en U se queda parado en medio de la ciclovía. Santiago se detiene y toca la ventana, no hay respuesta, vuelve a tocar y esta baja, y le habla al conductor: “Brother, estás en medio de la ciclovía, ¿te das cuenta que tu carro no deja pasar y perjudicas a todos?”, el hombre replica: “ya, ya, qué dramático, hermano”, sube su ventana e intenta avanzar. No lo logra. Santiago,

molesto, bordea el auto por detrás al igual que los demás ciclistas. Durante la entrevista comentó:

“(...) el auto está relacionado a este tipo de personalidad tóxica, donde te crees el dueño del mundo solo por tener carro, o tener un poco más de dinero que alguien más y no tienes valores ni empatía por otros.” (Santiago, 29 años, Grupo 1).

Llegamos a un cruce que nos conecta al parque El Olivar, por la hora, se encuentra bastante oscura, no hay semáforos y, esta vez, en lugar de ir por la pista en contra, Santiago se moviliza por la pista de su dirección, donde hay una gran cantidad de autos que avanzan lento pero sin tocar el claxon. Al no tener espacio suficiente para avanzar, Santiago sube por una rampa hacia la vereda vacía, hasta llegar a la esquina de su casa, esta vez, en lugar de sacar su control remoto, ve que un carro está ingresando por lo que acelera el paso e ingresa junto a él.

5.1.1.3 Principales barreras de accesibilidad

A través del relato etnográfico presentado se identifica que la movilidad de Santiago se ve influida principalmente por dos barreras de accesibilidad a lo largo de sus recorridos: la temporal – organizacional y la sociocultural. La primera puede ser observada a través del horario impuesto por la empresa en la que trabaja, la cual le exige y especifica cuál debe ser su vestimenta, así como su hora de llegada, almuerzo y salida. Así mismo, se ve frente a la elección de la autoridad en el espacio público, la policía, de que ciertos autos sigan transitando a pesar que el semáforo se encuentre en verde. Frente a estas no tiene muchas posibilidades de negociación. En cuanto a la segunda barrera, se observa que tanto autos públicos como privados utilizan las ciclo vías, ignorando e impidiendo que los ciclistas, como Santiago, la utilicen. No obstante, se observa que la mayoría de autos privados le ceden el paso.

Es importante señalar que, a pesar de la condición climática, soleado y las altas temperatura en los días de verano, que puede ser considerado como una barrera de accesibilidad, al menos para mí, esta no tiene impacto en su

movilidad, llegando a su trabajo de acuerdo a las expectativas. También, la puerta de la cochera podría ser considerada como una barrera de accesibilidad de tipo física/ espacial; no obstante, esta es manejada diestramente por Santiago, ya que posee un control que le permite cerrarla y abrirla sin problemas, así como aprovechar el momento en el que otro vehículo está ingresando.

5.1.1.4 Negociaciones: Estrategias y tácticas

Las negociaciones que realizó Santiago al momento de movilizarse no solo responden a las barreras de accesibilidad que se presentan al momento de movilizarse, sino que son todo un conjunto de respuestas que ha desarrollado a lo largo de su experiencia como ciclista en la ciudad y que le permite aminorar las limitaciones que aparecen en su camino.

Entre las estrategias que ha desarrollado; es decir, acciones previamente meditadas que le permiten interactuar a su favor con las reglas de juego establecidas (Jirón & Mansilla 2013) encontramos la elección de su bicicleta: una rutera (de competencia), con llantas delgadas de aro 28 y marco de carbono, la cual facilita a que su movilidad sea ligera, ya que ejerce menos presión y esfuerzo a la hora de pedalear, y, así, sus movimientos sean más largos y rápidos. También, no utiliza ningún elemento de protección pues considera que no las necesita dada la cercanía y seguridad de los lugares a los que se moviliza, lo que le permite ir vestido de acuerdo a las expectativas de su profesión.

“Para ir al trabajo (...) [voy] con terno, con la ropa que debo estar, como estoy ahora (camisa blanca, saco, pantalón, zapatos de vestir, reloj y corbata), y usar un casco o esas cosas no luce bien. Además, por aquí es bastante seguro (...) Como vivo cerca, ahora me es más sencillo llegar a mi trabajo y no llegar sudando o incómodo.

Y ¿cuando sales a lugares lejanos?

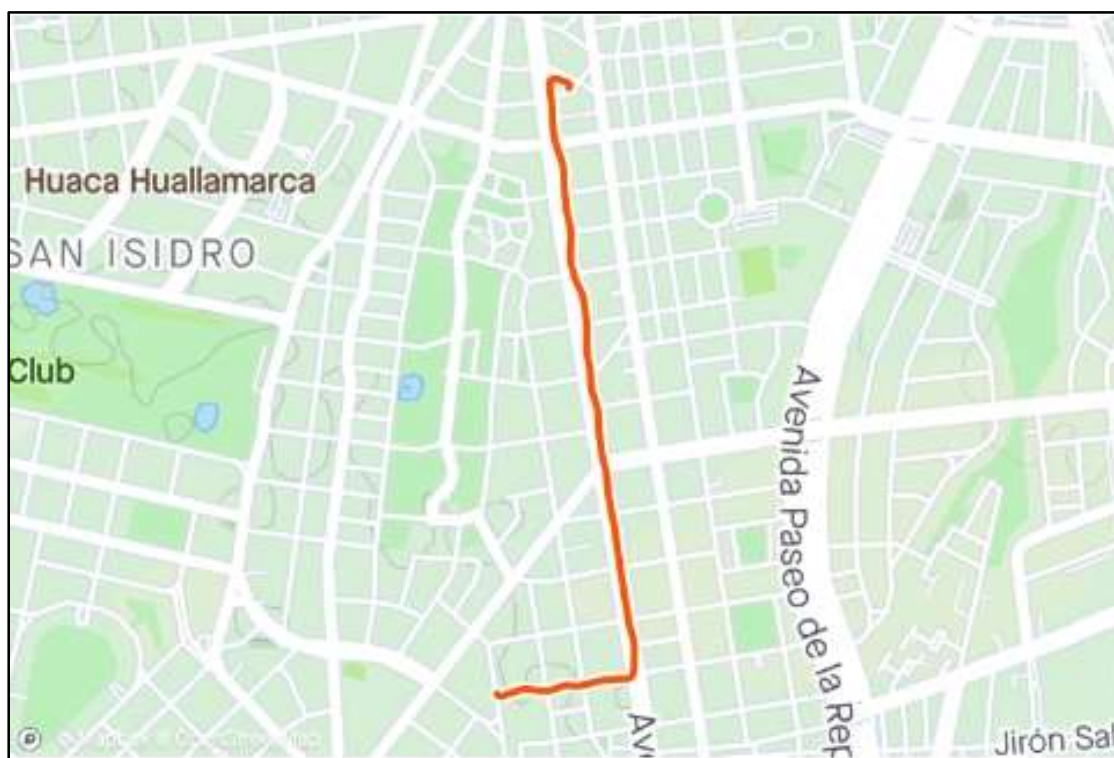
Bueno, cuando salgo a hacer mis paseos, es diferente, salgo con ropa deportiva, no uso lycra, sino shorts, polera, polo, zapatillas... ah bueno, si voy a ir muy lejos, sí llevo casco.” (Santiago, 29 años, Grupo 1)

Otra estrategia identificada es que suele movilizarse en espacios donde existan ciclovías o calles sin muchos vehículos ni congestión. De acuerdo a la situación, cuando hay menos vehículos y es de día, usa las pistas en dirección contraria, los bordea, se pega a la derecha o izquierda y cuando hay más vehículos. Con otros ciclistas o vehículos pequeños, no motorizados que se movilizan junto a él en las ciclovías, como scooters o bici-motos, suele bordearlos sin problemas. En general, no conduce de manera agresiva o a excesiva velocidad, se moviliza a una velocidad media respetando las señales de tránsito y de una manera que le permita sentirse libre, como el manejar sin manos:

“Ando con cuidado y siempre respetando las señales y reglas de tránsito porque he visto ciclistas, usualmente chibolos, que se quieren hacer los chéveres o los rudos, no sé y se pasan la luz roja, hacen competencia a los carros (...) Usualmente voy escuchando música, pero me gusta ver todo en general, también conduzco sin manos, me gusta hacer eso, siento más libertad y practico mi equilibrio” (Santiago, 29 años, Grupo 1).

Finalmente, sobre sus tácticas se observan dos, la primera se identificada cuando, de regreso a su departamento no puede utilizar la pista, dado el poco espacio que existe, por lo que se sube a la vereda para poder moverse. Y, cuando no logra que el auto estacionado encima de la ciclovía se retire, lo bordea para continuar su camino.

Ilustración 37: Trayecto en ciclovías de Santiago (1.2 km.- 6 minutos)



Fuente: Aplicación Strava. Fecha: 20 de enero 2020

Ilustración 38: Trayecto por áreas verdes de Santiago (1.2 km, 6 minutos)



Fuente: Aplicación Strava. Fecha: 20 de enero 2020

5.1.2. Entre autos y baches: Percy

Percy es contador en una institución estatal a la que se moviliza en bicicleta desde hace dos años. La deja en el estacionamiento colocado recientemente; sin embargo, considera que existen otras medidas que deben implementarse para suplir sus necesidades como trabajador:

“Lo que han implementado son estacionamiento, lo que si había antes era el espacio pero no había el accesorio, antes lo pegábamos en la pared y ya, pero ahora han puesto ese accesorio, dejas tu bicicleta ahí y ya. Pegado a la pared. Y bueno, ducha no lo han puesto pero si tenemos un espacio donde nos podemos asear, que tiene jabón, papel toalla, nos podemos cambiar, y todo eso.” (Percy, 29 años, Grupo 1)

5.1.2.1 Origen y destino

Partimos de su centro de trabajo ubicado en el distrito de San Isidro, esquina de la avenida Javier Prado con la calle Las Flores, a las 08:03 p.m., esta se encuentra cerrada por mantenimiento; mientras que la avenida se encuentra llena de una gran cantidad de vehículos - autos privados, transporte público y motos-, así como peatones que caminan en las veredas, se escucha bastante ruido de bocinas y silbatos.

El destino será su departamento, a unos 7 kilómetros y 35 minutos de su centro laboral, ubicado frente a un parque, cerca de la Universidad San Marcos y la avenida Venezuela, en el Cercado de Lima. Es uno de los pocos espacios con iluminación de la zona y que se caracteriza por la presencia de numerosos baches.

5.1.2.2 Recorrido

“Para venir acá, la rutas que tomo son la Universitaria, salgo hasta, donde está la estación del serenazgo y doblo en esa avenida, y luego hasta la Plaza de la Bandera y entro por una calle que te deja en el Británico y de ahí entro todo hasta llegar a la avenida San Felipe, que es en el canal dos, doblo por canal dos, sigo San Felipe hasta Salaverry, de ahí bajo un poco, y de entro por las Flores, digo por Pettit Toars, digo, Prescott, y luego a las Flores, esa es una ruta. A veces cuando estoy más apurado tomo otra que es tomar la ciclovía, toda universitaria hasta la Marina y ahí, en la Marina, me pego mucho al primer carril, al derecho y me vengo la Marina, Pershing y Javier Prado, es más rápido.” (Percy, 29 años, Grupo 1)

Me encontré con Percy en la puerta de su trabajo, cruzando la avenida Javier Prado con dirección a la avenida Prescott. Al momento de movernos nos encontramos con tres ciclistas, dos hombres y una mujer. Esta pista se encuentra en malas condiciones, no es lisa, tanto al lado derecho como al medio tiene varios huecos y baches muy pequeños que hacen que la bicicleta tiemble y sea una experiencia incómoda.

En algunos momentos del recorrido él se ubica al centro de la pista y le pregunto si es que usualmente lo hace o me está protegiendo para que los autos abran más espacio, me responde que es lo segundo. Le pido que haga su rutina y no se preocupe por mí, que yo lo seguiré por detrás. Igual la dinámica sigue siendo similar en algunos trayectos, él saliendo a la mitad de la pista y algunas veces quedándose en la derecha. No obstante, me percató que ese espacio hay una gran cantidad de huecos, sobre todo de desniveles de desagües que reducen nuestra velocidad.

Cerca de la esquina de la avenida Salaverry, el semáforo se encuentra en rojo y los carros detenidos por lo que él aprovecha para pasar entre ellos evitando chocarse con los espejos retrovisores. Al llegar se detiene esperando a que cambie el color del semáforo, le pregunto si usualmente espera, me dice que no, que si no ve algún carro, pasa; entonces, ante mi pregunta, lo hace. A pesar que a los pocos segundos este cambia a verde, los autos no avanzan por uno que se encuentra detenido en medio del cruce. Entramos por una calle que desemboca en la avenida San Felipe, por la Universidad Pacifico, donde es un poco difícil movilizarnos por la presencia de desniveles. Los carros se detienen en un semáforo, él se mueve entre ellos y escucho decir a un taxista: “no debería hacer eso”.

En la mencionada avenida, nuestro semáforo está en rojo pero hay pocos carros pasando por lo que ingresamos a la avenida, doblando a la izquierda y pegándonos a la derecha. Durante todo el trayecto la pista tiene numerosos baches o desniveles que nos hacen temblar y a nuestra izquierda los buses de transporte público pasan a toda velocidad. Ante este escenario decido subirme a la vereda mientras que él sigue en la pista tratando de no perder el equilibrio.

En el camino nos encontramos con algunas ramas a la altura de nuestra cara, las cuales bordeamos.

En un cruce con el semáforo en verde, pasamos al lado derecho de los carros detenidos por la congestión donde reducimos nuestra velocidad y serpenteamos a varios pasajeros que salen y entran de los buses. Tras cruzar la avenida Brasil, una importante y ancha, las pistas siguientes, al igual que las anteriores, no se encuentran en buenas condiciones, nuestras bicicletas tiemblan. De un momento a otro, estas aparecen bien asfaltadas por lo que me percaté de nuestro ingreso a otro distrito, Pueblo Libre. Aquí, las pistas son chicas, por lo que sube a la vereda vacía para salir nuevamente hacia ellas.

En el famoso bar Queirolo, su pista se encuentra en muy mal estado, me sorprende que a pesar de ser un lugar conocido e histórico, a unos cuantos metros de la municipalidad y de la pista bien asfaltada, esta se encuentre en esas condiciones. Manejamos lento encima de los baches y bordeando autos que se encuentran parados por el semáforo en rojo el cual ignoramos para ingresar a la Avenida Sucre, espacio caracterizado por la presencia de tiendas y negocios, donde los buses de transporte público paran constantemente para dejar subir y bajar pasajeros. Mientras él se moviliza serpenteando a los carros en la pista, yo lo hago con los peatones en la vereda.

En la avenida La Mar continúa la situación anterior, es decir, baches y desniveles; el tránsito a altas velocidades de autos privados, taxis, motos y transporte público, a lo que se añade la baja iluminación de algunas zonas. En este recorrido, observo que hay un espacio entre la vereda y la pista, donde usualmente hay rampas - algunas lisas y otras con desniveles - y autos o motos estacionadas, que podría resultar perfecta para una ciclovía.

Antes de arribar a la Avenida Universitaria hay un enorme agujero que bordeamos. Al detenernos en la esquina esperando el cambio de color del semáforo, me menciona que por el estado de la ciclovía ha intentado usar la pista; pero debido a que los carros manejan a alta velocidad y no dejan espacio terminó en la vereda incomodando a los peatones, especialmente a aquellos que salían de un instituto. A partir de esa experiencia usa siempre la ciclovía al

cual ingresamos a través de una rampa que se ubica en el cruce peatonal donde varias personas nos ceden paso pero lucen un poco molestas.

La ciclovía se encuentra al medio de la pista segregada por árboles, bermas y rejas, tiene algunos agujeros que hace incómoda la movilidad. En el trayecto vemos ciclistas que se movilizan en sentido contrario, algunos peatones que caminan, ramas de árboles y un carro que bloquea la ciclovía en su afán de ingresar a la otra pista con dirección a la universidad Católica, nosotros lo bordeamos, mientras que al otro lado, un ciclista reclama al conductor.



Fotografía 6: Ciclovía Avenida Universitaria



Fuente: Danae Román. Fecha 12 de enero

La ciclovía se corta en medio de una pista de cuatro direcciones, por lo que Percy la cruza para continuar su recorrido mientras los semáforos cambian de color y ningún carro se mueve. La continuación se encuentra debajo de un proyecto de bypass incompleto cerca de la universidad San Marcos, bordea a un ciclista y llega a un paso peatonal que se encuentra en rojo, al cambiar la luz ingresa en medio de la pista mientras los carros están parados esperando pasajeros.

Luego, ingresamos a un pasaje donde las pistas están llenas de baches y, él me advierte que desde hace días no hay luz en esta zona. Me sugiere que terminemos allí su recorrido, pero ante mi negación, avanzamos por calles bastante oscuras, donde hay algunos carros transitando, la pista tiene piedras o huecos. Para voltear hacia su casa, me señala el suelo donde hay un agujero que esquivamos, llegamos a un parque, donde se encuentra su departamento, único lugar alumbrado y con pocos carros transitando.

Al día siguiente, nos dirigimos a la avenida Venezuela. La pista del día anterior está llena de huecos y autos transitando lentamente por la congestión, por lo que nos movilizamos lentamente para evitar golpearnos con los autos. En dicha avenida, nos pegamos al lado derecho, al lado de la vereda, al igual que los buses y combis, Percy continúa en la pista mientras yo decido subirme a la vereda, recién noto que suele levantarse encima de la bicicleta para no perder el equilibrio y pasar despacio al lado de los vehículos. En la esquina de la avenida Universitaria, de cuatro direcciones, los semáforos están cambiando de color, ningún carro se mueve, por lo que realiza la acción del día anterior, ingresa al medio de la pista para ingresar a la ciclovía, movimiento arriesgado si es que algún auto se le ocurre también avanzar en ese momento, en el trayecto nos encontramos con otros ciclistas pero, a comparación del día anterior, no hay peatones caminando en ella.

En lugar de seguir por dicha ciclovía opta por la que se encuentra a la mano derecha, en la avenida Mariano Cornejo, que es compartida con autos privados, taxis y algunas custers y separada de la pista por una señal de pintura en el suelo. Algunos taxis y potenciales pasajeros la invaden, además, se abren puertas de manera intempestiva por lo que debemos estar atentos para evitar colisiones.

Fotografía 7: Ciclovía Avenida Mariano Cornejo



Fuente: Danae Román. Fecha: 12 de enero

Cerca de llegar a la plaza de la Bandera, hay dos taxis estacionados y desmonte encima de la ciclovía por lo que nos movemos por la pista para evadirlos. Volteamos por una calle hacia la clínica Stella Maris donde predominan autos privados y taxis, entre la vereda y la pista hay un carril para que se estacionen, donde algunos entran y salen de ellos sin señalizar, a los cuales bordeamos hasta la avenida Bolivar, donde cruzamos la pista por una cebrada peatonal donde los transeúntes se incomodan, algunos nos bordean y otros se ponen delante de nosotros, bloqueando nuestro paso. Esta se caracteriza por la gran cantidad de buses públicos, autos privados, taxis y motos, así como negocios, paraderos y veredas con peatones. Él se moviliza

por el lado derecho pero los carros paran constantemente para recoger pasajeros, por lo que los serpentea moviéndose al medio de ellos de manera lenta tratando de no chocar con los espejos retrovisores.

Cruzamos la avenida a pesar que nuestro semáforo está en rojo. Las veredas estarán separadas de la pista por estacionamientos de autos, los buses suelen dejar y recoger pasajeros donde desean por lo que desaceleramos para bordearlos. Esta calle se vuelve cada vez más estrecha, los autos están detenidos por la congestión, no hay suficiente espacio para nosotros por lo que en varios tramos él pone su pie en la berma y empieza a empujar poco a poco su bicicleta varios metros hasta voltear a una pista semi vacía que desemboca a la avenida San Felipe. Mientras nos movemos por el medio una señora parada en la vereda nos grita: “a un costadito, pues”. Al llegar, los carros están parados, él se dirige a la derecha de la pista entre dos autos. Hace una señal con la mano para que uno retroceda pero el conductor lo mira y lo ignora, cuando el carro de adelante avanza un poco, este avanza inmediatamente cerrándonos el paso. Percy opta por meter poco a poco su bicicleta frente a él, primero la llanta para que el auto no pueda avanzar y luego abriéndonos paso frente a este que no puede moverse sin chocarnos.

La calle es estrecha, pero él avanza por la pista y yo por la vereda hasta llegar a la avenida Salaverry que, a pesar de la presencia de la ciclovía, nos movemos por la pista al lado de buses y autos que nos tocan el claxon. Llegamos a un cruce cuyo semáforo está en rojo, se mueve al lado de la cebrada peatonal para dirigirse a la avenida Prescott, como no hay muchos carros, nos pasamos la luz roja y nos pegamos nuevamente a la derecha, la pista tiene algunos baches, hay carros saliendo de sus estacionamientos por lo que nos movemos al medio de la pista delante de autos que nos tocan el claxon.

En la avenida Javier Prado, mientras esperamos al cambio del semáforo, me comenta que ese espacio es problemático para él pues debe esperar hasta tres minutos para pasar. Cruzamos y llegamos a su centro de trabajo, él sube por la vereda, donde varias personas se enfadan y empiezan a vociferar: “permiso” o “no deben pasar por aquí”. Él se saluda con el guardia e ingresa su bicicleta por una puerta.

5.1.2.3 Barreras de accesibilidad

De acuerdo al relato etnográfico, identificamos que las barreras de accesibilidad más comunes en la movilidad de Percy son cuatro que se encuentran interrelacionadas: las físicas, la organizacional- temporal y la sociocultural. Las barreras físicas son identificadas en todo su recorrido, ya que hay una gran cantidad de huecos, baches y desniveles de desagües tanto en la pista como en las ciclovías que desestabilizan a la bicicleta; así como su discontinuidad cerca de la universidad San Marcos.

Segundo, el horario impuesto por su centro de trabajo así como su presentación en oficina; esperar el semáforo de la avenida Javier prado por 3 minutos y la oscuridad de la noche agravada por la falta de iluminación cerca de su casa, limitan su accionar o lo exponen a más riesgos, son barreras organizacionales y temporales que se relacionan entre sí.

Finalmente, las barreras socioculturales más comunes son la presencia de carros estacionados o que se detienen de manera intempestiva encima de la ciclovía para recoger pasajeros, así como aquellos que le cierran el paso. Los peatones, que se movilizan por la ciclovía o se paran encima de ellas para detener o salir de taxis y los que se ponen delante de él cuando utiliza ciertos espacios. Y, cuando se moviliza por la pista, lidia con la salida y entrada inesperada de pasajeros y cobradores de los buses de transporte público; así como la manera imprudente de manejar cerca de él.

5.1.2.4 Negociación: Estrategias y tácticas

Entre las estrategias identificamos el tipo de bicicleta que usa, la cual ha arreglado de acuerdo a sus posibilidades, gustos y espacios que recorre, la cual le ayuda a realizar su recorrido de manera más cómoda y segura.

“[La bicicleta] Es de aluminio, montañera bueno yo ya le he cambiado varias cosas y les he puesto algunas (...) cuando tu compras te vienen con componentes básicos. El freno rápidamente dejó tener la fuerza, entonces tuve que cambiarle los frenos, las llantas que se malogran rápido, le tuve que cambiar de pedal porque el otro pedal era de plástico

y a cada rato se rompía, y eso, es de aluminio y para que decir, con esa me ido a varios sitios, y sí me está rindiendo, para lo que la estoy usando.

¿Por qué elegiste ese modelo?

Bueno, porque este modelo era el que usualmente yo usaba cuando era niño, no sabía mucho de esto de MTB¹⁷, o de ruta, que son estas delgaditas, pero igual no creo que escogería una de ruta porque esa llanta es más frágil, es decir, es mucho más fácil y rápido que se pinche que esta". (Percy, 29 años, Grupo 1)

Su indumentaria, que le ayuda a movilizarse mucho más rápido y sin problemas logísticos.

"Bueno, al inicio si iba con zapatillas, iba con polo, no como este (látex), un polo normal, con buzo, pero eran menos cómodos por así decirlo, entonces otras veces, por ejemplo, nos tocaba hacer una visita de supervisión y ahí no es el lugar donde yo, no es como este, no sé si hay disposición de cambiadores, y, bueno, iba con mi ropa de trabajo pero iba muy lento, me pasaba eso, pero ahora a donde sea que vaya voy así, con este u otro buzo, y las zapatillas. Las cambié por comodidad.

¿Por el sudor?

Bueno, sí, pero también porque al ser estos buzos más pegados, con mi anterior buzo, la cadena, porque esta parte (señala parte de la pantorrilla), con la cadena, se enganchó y avance y ahí se rompió, pero con este no me ha pasado." (Percy, 29 años, Grupo 1)

También, el evitar movilizarse por ciertos espacios y usar elementos de seguridad:

"(Llevo) Cadena, portacelular, para ver la hora, parrilla para el maletín, donde está mi ropa con la que me cambio, tiene luces atrás, rojas, y azules, este es un botón para controlar las luces de un casco, no de este casco, sino de otro casco, donde te dice por atrás si quiero ir a la izquierda o a la derecha, señala, eso, el casco, las luces, y más allá de eso, no.

¿Por qué lo implementaste?

Mucho por necesidad, por ejemplo la parrilla, para llevar el bolso con ropa porque antes llevaba en la mochila pero quedaba corto, básicamente por los zapatos. Luego las luces por necesidad, me di cuenta que era necesario que me haga notar por los conductores, de ahí la cadena, tenía otra pero era con clave y me olvide y la tuve que romper.

¿El casco?

¹⁷ MTB: Mountain Bike o bicicleta montañera

Por seguridad también, vi a gente. De todas estas cosas, al menos la parrilla y la cadena si fueron lo primero que compre, pero de ahí, lo demás será a los 10 meses que la usaba. Las compré a partir del incidente que te mencioné (...) Bueno, estaba en una ciclovía a la altura de Morales Duárez y como ahí no esta tan iluminado en la ciclovía hay un desnivel, pues tu como que bajas un poquito y de ahí hay un huequito y de ahí sigues, bueno yo estaba por ahí, yendo a cierta velocidad, ni tan rápido, ni tan lento, moderado pero creo que no correspondía entonces yo me caí ahí en el hueco, la llanta sintió el desnivel y como iba con moderado todo se fue adelante, y ahí me raspé el codo, la pierna, y me dieron días de descanso pero para recuperarme de nuevo y usar la bicicleta tuvieron que pasar unos 20 días así, entonces me iba en bus, pero antes cojeaba y me costaba pero de ahí ya no, pro desde ahí ya no vuelvo a ir por ahí, por esa ciclo vía, voy por la pista y recién de ahí entro a esa ciclo vía, cuando sé que hay lugares oscuros, bueno antes no usaba luz, ah eso, no usaba luz, casco, ni nada de eso”. (Percy, 29 años, Grupo 1)

Cuando los autos privados, taxis y buses están avanzando, sea lento o rápido, o están detenidos, se moviliza, fundamentalmente, por la derecha de la pista si es que no encuentra ciclovía en el camino; sin embargo, también se moviliza al medio de los autos, menos en el carril izquierdo. Y, para esperar el cambio de color del semáforo suele levantarse en su bicicleta apretando los frenos para no bajar los pies y continuar con su camino. Utiliza similar estrategia mientras pasa lentamente por lugares angostos para no perder el equilibrio. En estas también suele pisar la berma para impulsarse poco a poco y se mueve lentamente evitando chocar con los espejos retrovisores y observando a que no le abran la puerta.

“Bueno, cuando haya ciclovía, aprovecha la ciclovía, y si no hay ciclovía y tienes que andar en la pista, lo que tienes que hacer es estar siempre pegado al lado derecho de la pista, no ir a los carriles que están en la izquierda o centrales porque, bueno, eso también lo aprendí manejando bicicleta, es que si tú tienes tres carriles, acá esta la vereda, entonces preferentemente tengo que ir por este carril (señal hacia la derecha), porque este carril (señal hacia la izquierda) es rápido, este es medio (señal hacia el medio) y este (señal hacia la derecha) es lento, y así está establecido en las leyes de tránsito, y este carril está destinado a aquellas moviidades que debe circular con menor velocidad, es decir, las que van lento, en realidad no se respeta, pero hay partes donde sí.” (Percy, 29 años, Grupo 1)

Tiene conocimiento sobre leyes y normas de tránsito que aplica dependiendo de la situación y ventajas que pueda obtener a la hora de movilizarse, donde ciertas reglas de tránsito deben ser respetadas, mientras que otras, no; como es el caso de los semáforos en rojo por parte de los vehículos pero no por parte suya. Él no considera estas prácticas como “avivamiento”, crítica realizada por él durante la entrevista sobre la cultura de movilidad en la ciudad, que define como la acción de sacar provecho de una situación que perjudica a otros, ya que las suyas no lo hacen.

(...) los taxis que van en contra, yo también lo he hecho pero al final no he interferido en la vía de nadie, me voy a un costado, sé que está mal, pero no está tan mal como lo hacen otros vehículos. La cultura es como si yo obtengo alguna ventaja sin importarme lo que pueda costarle a otras personas, entonces está bien, es esta cuestión de ser vivo, si yo me aprovecho y salgo beneficiado a costa tuya, es porque soy vivo y la otra persona es un tonto, y se premia al vivo y no al tonto, porque yo obtuve el beneficio y me dicen “tu si ah” y el otro es un tonto (Percy, 29 años, Tipo 1).

Otra de las tácticas utilizadas que les evita problemas con personas que suben y bajan de diversos medios de transporte y con peatones, es avanzar despacio o esperar a que estos terminen de salir de su camino. Muy raras veces usa la vereda, como él mismo comentó, para no incomodar a los peatones.

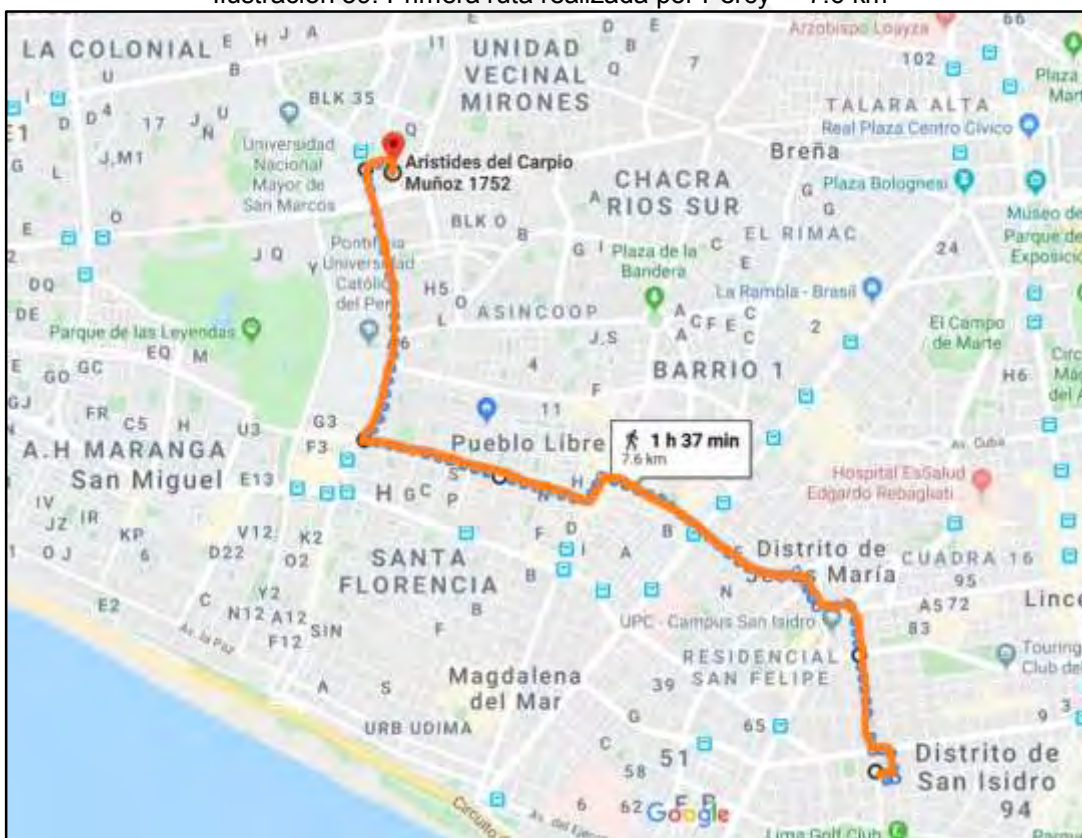
“A la vereda subo muy rara vez, no pido permiso ni nada, porque sé que es el espacio de ellos entonces trato de ir a su ritmo. Y las veces que me ha tocado ser peatón me han tocado el timbre y me molesta porque para mí es así, la vereda es para el peatón y por eso no los voy a asustar, y ya si en algún momento me ven y se ponen a un costado, bien. Pero en la mayoría de veces evito ir por la vereda.” (Percy, 29 años, Tipo 1)

Al momento de interactuar con vehículos privados – como aquel encima de la ciclovía - , los bordea sin discutir, ya que su estrategia principal es la de manejar el temperamento. Donde una de sus tácticas, cuando no le ceden el paso, es utilizar su bicicleta como escudo para obligar al otro a parar.

“(…) hay carros que se te meten, y es porque hay un cruce y se te meten y tú tienes que pasar, y está en rojo y justo se pone en el lugar donde tú vas a pasar, y es ciclovía, entonces, bueno hay que saber lidiar con el temperamento también, porque una vez estaba regresando a mi

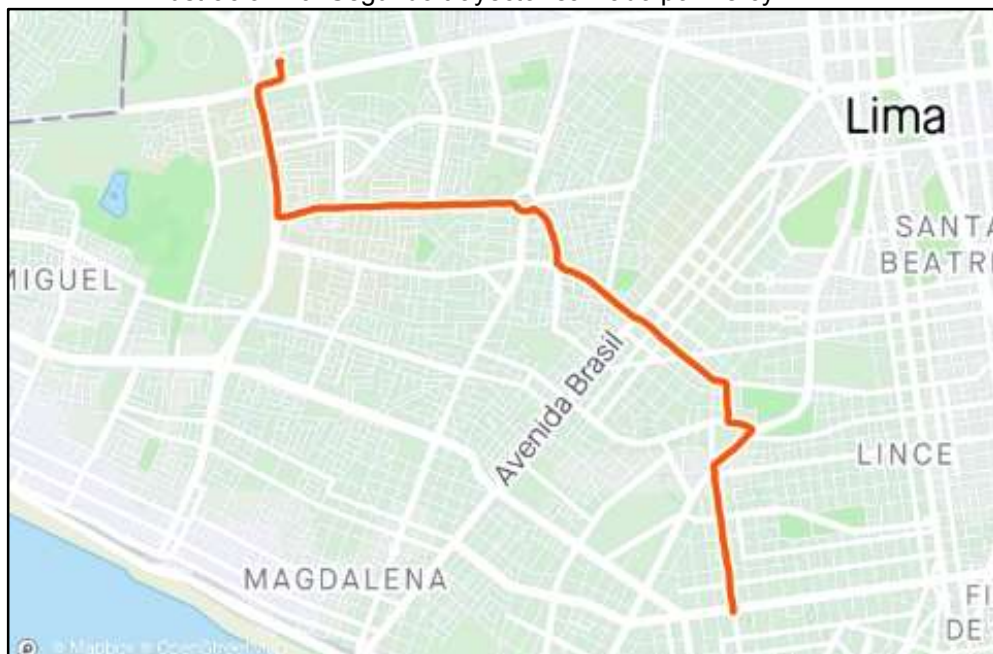
casa y había ese tipo de bloqueo por mi casa y delante de mi había un chico, que estaba con bicicleta, y el chico sí se molestó, o sea, se molestó y se paró adelante del vehículo pero estaba cerca justo casi por chocar a la ciclo vía, pero él se puso adelante del vehículo y ahí venía otro adelante, entonces ahí ya si es peligroso y bueno, en algunos momentos si me he puesto a discutir, pero trato de tranquilizarme, o sea, a veces si te saca de quicio, porque hay personas que no piensan en el otro, y no piensan que si se ponen ahí, van a estorbar, lo que debería hacer es que si voy a cruzar y habrá toda una fila de autos que se atorán, entonces no debo ponerme ahí, sino bien espero que los demás pasen y cuando sea mi turno ahí recién avanzo, porque ¿Qué hago si es que no deajo avanzar a los del otro lado? Bueno, eso, manejar mucho eso, manejar el temperamento”. (Percy, 29 años, Grupo 1)

Ilustración 39: Primera ruta realizada por Percy – 7.6 km



Fuente: Elaboración propia en base a trayecto. Google Maps. Fecha: 23 enero 2020

Ilustración 40: Segundo trayecto realizado por Percy – 7km



Fuente: Aplicación Strava. Fecha: 24 enero 2020

5.1.3 En constante peligro: Carlos¹⁸

Carlos es un administrador de empresas que trabaja en la sede central de la empresa BANBIF, en la Avenida Rivera Navarrete. Desde hace un año, durante cuatro días a la semana, se moviliza aproximadamente 10 kilómetros en bicicleta. Anteriormente utilizó varios medios de movilidad que resultaron ser ineficientes e incómodos, ya que demoraba alrededor de dos horas para llegar a su trabajo mientras que ahora, con la bicicleta, lo hace en 50 minutos. Posibilitándole más tiempo para pasar con su esposa y dos hijos.

“Para venir acá agoté todos los medios. Primero me venía en tren, hasta cierto tramo, y de ahí tenía que tomar un colectivo o empezaba a venir en corredor por Javier Prado y era completamente desesperante porque para poder avanzar unas tres o cuatro cuadras podría demorarme unos 20 a 30 minutos y llegaba totalmente estresado al trabajo. De ahí vi la posibilidad de venir en un carro (taxi colectivo) que me dejara en Surquillo y ya de Surquillo tomar un bus que me trajera a San Isidro, pero se demoraba demasiado, yo, caminando, lo hacía más rápido y esa fue mi última opción porque de ahí ya caminaba unas tres, cuatro cuadras.” (Carlos 28 años, Grupo 1)

¹⁸ El presente caso es uno atípico dentro del promedio de ciclistas que se movilizan en bicicleta por residir en un distrito que no se encuentra en la zona de Lima Centro.

5.1.3.1 Origen y destino

Partimos desde su centro de trabajo a las 6:30 p.m., espacio con edificios altos; veredas anchas; en el que predominan los autos privados, buses de transporte público, taxis y motos, una ciclovía, que se encuentra separada de la pista por macetas y bermas usada también por scooters y motos pequeñas. El lugar de destino fue su casa ubicada en Villa María del Triunfo, a 9.66 kilómetros, a la que llegamos en una hora y quince minutos, 7:45 p.m. aproximadamente. Esta se encuentra al frente de una losa deportiva, pese a que su calle se encuentra asfaltada, alrededor predomina la tierra y las piedras.

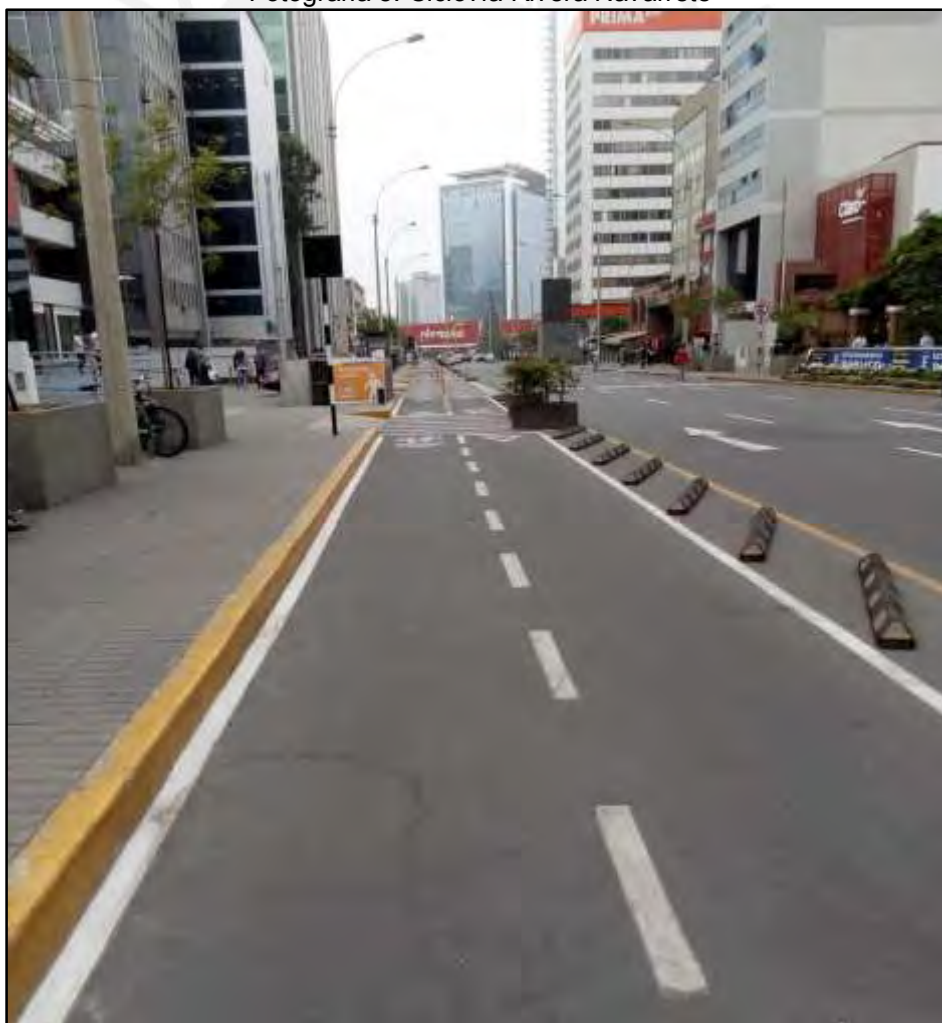
5.1.3.2 Recorrido

“Bueno, la ruta que yo sigo, siempre trato de venirme por las rutas principales, siempre pegado a la derecha, por donde están los paraderos y si hay una vía alterna bien, la uso, pero recién encuentro ciclovías aquí en San Isidro, o bueno, Surco se podría decir. Yo vengo, cruzo toda la avenida principal de Villa María que es la Pachacutec, de ahí Avenida Los Héroes, el Hospital María Auxiliadora y cruzo el puente Atocongo por la parte de arriba que es un poco complicado, sí, porque no por el hecho de que tengas bicicleta no significa que te dan pase, para nada. En los cruces se te meten, te cierran y hay que tener bastante cuidado, eso es en la mañana que lo veo más tranquilo, y en las noches si es un poco más peligroso porque son zonas un poquito más fastidiosas porque no ves, no ves tanta seguridad como en San Borja o Surco, siempre trato de manejar por zonas por ahí que tengan un poco más de iluminación y tengan bastante gente caminando, por si acaso. También que en las pistas a veces son un poco fastidiosas, hay clavos, y también hay muchos huecos por lo que debes estar muy atento, súper atento a los carros que vienen, o sea, estar con los cinco sentidos bien puestos, porque te puede pasar un accidente o sino pisar un clavo o un vidrio y al final te quedas en la mitad del camino y debes de buscar llantero, es toda una vaina que debes evitar. Entonces, para evitar eso, mejor conseguir unas buenas llantas, porque también depende de las rutas que vas a ir. El tema de los cambios es importante. Debes tener en cuenta las llantas, frenos y cambios, y la masa de la parte de atrás que es como el motor, la energía de la bicicleta. (¿Cuál es la parte más pesada de tu recorrido?) Pasar el cruce de la Avenida Los Héroes con la Avenida San Juan, lo que llaman el Mercado de Ciudad de Dios, por la bulla, el desorden, por la gente que se cruza, también que es difícil por la

cantidad de delincuentes que hay (¿Alguna vez te han intentado robar?) No, no, felizmente.” (Carlos, 28 años, Grupo I)

Empezamos la ruta frente al local de su trabajo en la ciclovía de la Avenida Rivera Navarrete, la única que existe en todo su recorrido, donde es usual que los peatones se paren encima de ella en su afán de cruzar, por lo que reducimos nuestra velocidad. Al final de la ciclovía nos vemos obligados a movernos en la pista en medio de los vehículos, donde a un costado se observa un espacio pintado que no es invadido por los autos, él se mueve por ahí junto a motos, particulares y de delivery, lo apuran con el ruido de sus motores o pasan muy cerca de él. Transitamos siempre a la mano derecha por calles llenas de autos detenidos o que avanzan lentamente.

Fotografía 8: Ciclovía Rivera Navarrete



Fuente: Danae Román. 10 de enero 2020

Llegamos a la avenida Panamá donde predominan autos de transporte público. En este espacio lo pierdo de vista cuando él se mete entre estos para avanzar y yo espero a que se detengan. Tras coordinar nos volvemos a encontrar diez minutos después en la avenida Angamos con Tomás Marsano. Caracterizada por tener cuatro vías, dos en los costados para autos privados y dos centrales para el transporte público, nosotros nos movilizamos por la pista al costado derecho al lado de pocos vehículos. Las pistas se encuentran poco iluminadas pero bien asfaltadas, salvo por un tramo en mantenimiento ubicada en un cruce, con gran tránsito de autos privados y taxis, nos vemos obligados a usar la cebra peatonal, incomodando a peatones.

Rumbo al Óvalo Higuiereta no hay espacio suficiente en la pista por lo que subimos por una rampa a la vereda, donde reducimos nuestra velocidad al estar al lado de peatones que nos cedían el paso. Al bajar a la pista nos movilizamos entre los carros que avanzaban lentamente hasta llegar a la continuación de la Tomás Marsano que, esta vez, se encuentra semi-vacía, escasamente iluminada y con algunos baches en el camino por donde avanzamos hasta llegar cerca del puente Atocongo, donde nos encontramos frente a cuatro carriles, dos que suben y dos que continúan el camino por debajo, Carlos se ubica en el carril central de estas cuatro, movimiento arriesgado, mientras yo me quedo en un carril de abajo esperando a que los carros se detengan para recién subir. Me comenta que un carro se puede demorar entre 20 a 25 minutos para cruzarlo. En este nos ubicamos al lado izquierdo, donde nos encontramos con otro ciclista que se movilizaba en contra y así evitando a los pocos buses parados que recogen pasajeros a nuestra mano derecha. Desembocamos en la Avenida Los Héroes, donde hay cuatro carriles, dos centrales para el transporte público y dos a los costados con pocos autos privados circulando, donde nos ubicamos. Alrededor hay paredes largas y vacías, negocios cerrados y sin peatones en las veredas.

Cerca del mercado "Ciudad de Dios", varios negocios ambulantes e informales ocupan gran parte de los carriles del medio y laterales y las pistas se encuentran sin asfaltar. Nosotros avanzamos lentamente y muy pegados a los vehículos de transporte público y privados, donde es hay una alta

probabilidad de chocarnos con estos debido a la presencia de piedras que nos desestabilizan constantemente. Así como golpear a los ambulantes, puestos de ropa y comida o peatones que caminan o se encuentran al otro lado.

Metros más adelante, estos puestos ocupan toda pista impidiendo el paso de los autos que giran a la mano derecha, para darse una vuelta y llegar nuevamente a la pista. En cambio, Carlos sube a la vereda y, entre dos puestos de ropa, pasa por una malla de precaución que, probablemente usada antes por motos, bicicletas o peatones, tiene un agujero hasta el suelo que nos conecta a la pista. En esta conducimos de manera precavida por el lado izquierdo porque en las intersecciones hay autos moviéndose de manera intempestiva.

Al alejarnos de la bulla y el caos del mercado continuamos por una pista larga y desolada al lado de una pared vacía que pertenece al Metro de Lima donde solo hay unos dos autos alrededor. En la avenida Pachacutec, la situación es similar. En un cruce un auto voltea desde su carril a toda velocidad y por poco golpea a Carlos, ambos frenan a tiempo, pero el conductor le grita, espera a que pasemos y continúa su camino. Empiezan a aparecer colinas a partir de ese punto. Subimos la primera y llegamos a una pista en contra, donde hay más movimiento: mayor cantidad de personas, presencia de negocios, carretillas de comida, autos y mototaxis, donde desaceleramos y avanzamos bordeando o siendo bordeados por ellos para evitar coaliciones. Carlos me comenta que prefiere movilizarse por ahí que en la paralela ya que su bicicleta se ha pinchado en varias ocasiones y perros lo mordieron. Saliendo de esa zona, un perro intenta hacerlo.

Luego, ascendemos una segunda colina donde hay una autopista de cuatro carriles, dos en un sentido y dos en el contrario, separadas solamente por una señalización de pintura en el suelo. Autos y taxis pasan a una velocidad media y alta. Los autos que se encuentran en nuestro carril desaceleran, poco a poco él se ubica y moviliza en el espacio del medio. Algunos conductores tocan el claxon o dicen cosas inaudibles. Me comenta que ir por el medio de ambos carriles es una buena estrategia ya que hay más espacio entre auto y auto. Además, en la parte derecha, donde usualmente es recomendable que los

vehículos menores como las bicicletas se movilizan, los carros no están acostumbrados a dejar un espacio, por lo que pasan muy pegados a las bermas y a una gran velocidad.

Descendemos de esta para subir la tercera colina. A partir de este lugar no hay asfalto, no se distinguen las veredas de las pistas por las piedras y tierra alrededor. Mientras nos movilizamos, nuestras bicicletas tiemblan y me percato de que no hay personas ni autos alrededor y la iluminación es precaria. Somos los dos únicos en esa área. Me comenta que le da miedo ese lugar porque a uno le pueden robar, a pesar que no le ha ocurrido, siente inseguridad, pero la usa como atajo, para “cortar camino”. Salimos de esa zona, ascendemos por la cuarta colina para llegar a su casa, la pista está asfaltada pero con algunas piedras en el camino, es un lugar con poca iluminación y personas alrededor. Llegamos al frente de una losa deportiva donde se ubica su departamento. Carlos asciende a su departamento cargando su bicicleta.

Fotografía 9: Hombre con bicicleta encima de colina cercana a la casa de Carlos



Fuente: Danae Román. Fecha: 10 de enero 2020

Al día siguiente nos encontramos en la puerta de su casa, nos dirigimos hacia la izquierda donde hay un pequeño parque de la cual subimos y bajamos usando las rampas. Descendemos la primera colina donde nuestras bicicletas aceleran, en el camino no hay autos moviéndose pero uno sale intempestivamente de su cochera, Carlos lo esquivo. La pista tiene algunas piedras, no es totalmente lisa. Ascendemos hacia la zona sin pavimentar, nuevamente pasamos encima de piedras y tierra, nuestras bicicletas y cuerpos tiemblan, nos elevamos del asiento para evitar choques constantes en la columna y presionamos nuestros brazos en el timón para evitar perder el control.

Ascendemos por el lado derecho hasta arribar a la pista cuyos carriles están separados unos de otros por una marca de pintura en el suelo, él realiza la misma acción del día anterior, se moviliza por el medio de la pista, uno que otro taxista toca su claxon y dice: “no deberían de hacer eso”. Volteamos hacia la izquierda, bajamos hacia una avenida paralela a la Pachacutec. No hay personas ni negocios en la pista como el día anterior pero hay una mayor cantidad de autos privados, taxis, colectivos, transporte público - cústeres y ómnibus-, decide movilizarse por la izquierda de la pista, lo sigo, y observo que a la mano derecha los carros se paran continuamente muy cerca a las veredas para recoger y dejar pasajeros. Carlos se mueve muy cerca a la berma, a unos tres o cinco centímetros, yo opto por ocupar un más espacio para no chocarme. Algunos autos que vienen por detrás, nos tocan la bocina.

Descendemos a la avenida Pachacutec, nos ubicamos a la izquierda de la pista, al lado de la pared que la divide y separa de la infraestructura del metro para evitar toparnos con los vehículos de transporte público. La bicicleta de Carlos alcanza una gran velocidad moviéndose al ritmo de los carros, yo me quedo un poco rezagada. Lo alcanzo antes de llegar al mercado Ciudad de Dios donde desacelera por la presencia de piedras y tierra en la pista, la pared desaparece y es reemplazada por rejas.

Es temprano, no hay negocios ambulantes ni peatones alrededor pero nos cuidamos de los autos que conducen aceleradamente desde los cruces a nuestro alrededor. En la Avenida Los Héroes, nos mantenemos al lado

izquierdo de la pista, mientras que los autos pasan a gran velocidad a nuestro lado. Cerca al puente Atocongo en lugar de continuar por el carril, Carlos decide tomar el contrario por lo que se detiene en la berma de un cruce. En esta me comenta que es mejor ir por la izquierda ya que los buses del carril derecho se pegan a la vereda impidiendo su movilidad. Mientras esperamos, un camión de carga viene hacia nosotros y realiza un giro en U, chocando la llanta trasera de mi bicicleta, me pego más a la berma revisando si ha ocurrido algo, una peatona que se encuentra en la vereda reacciona al percatarse de la situación y le grita “¿cómo vas a hacer eso, animal?!”. Mi bicicleta está bien por lo que continuamos. La cantidad de carros disminuye y entramos a la pista, pegándonos a la izquierda, al lado de la vereda. A unos metros, buses comienzan a avanzar, nosotros aceleramos y bajamos del puente.

Desembocamos en la avenida Tomás Marsano en cuyo camino, a pesar de varios semáforos en rojo, no nos detenemos ya que los autos se encuentran detenidos. Empezamos a ver a otros ciclistas, incluso a un chico con scooter. En el Óvalo Higuereza, nos movemos entre los autos que avanzan lentamente y hasta la continuación de esa avenida que, esta vez, tiene cuatro carriles. Vamos por el lado izquierdo de un carril del costado. Luego me comenta que es para evitar a los taxis que se detienen constantemente para recoger pasajeros.

En Angamos, nos detenemos en un semáforo unos tres minutos, alrededor aparecen más ciclistas. Avanzamos en medio de taxis, autos privados, y buses y colectivos cuyos cobradores y pasajeros, salen hacia la pista y vereda. Desaceleramos el paso y los esquivamos subiéndonos a las veredas, bordeando a las personas que se encuentran en los paraderos, o bien avanzando lentamente en la pista.

Fotografía 10: Esperando junto a Carlos y otro ciclista en la avenida Angamos



Fuente: Danae Román, 10 de enero 2020

En la avenida República de Panamá predominan los autos privados que dejan un poco más de espacio entre uno y otro cuando se encuentran parados. Encontramos la primera ciclovía de todo el recorrido, que se encuentra en medio de autos estacionados y un área verde, nos movilizamos a través de ella hasta llegar a la avenida Canaval y Moreyra, en la vía expresa. Donde autos privados se detienen constantemente mientras que nosotros nos movemos a su lado. Finalmente, llegamos a la avenida Rivera Navarrete, que también posee una ciclovía, donde los peatones la invaden para pasar al otro extremo, por lo que reducimos nuestra velocidad. Mientras los carros están parados, cruza por la ciclovía que se encuentra conectada a un estacionamiento e ingresa a su centro de trabajo.

5.1.3.3 Barreras de accesibilidad

De acuerdo al relato etnográfico, las principales barreras de accesibilidad que Carlos encuentra en su recorrido son cuatro: físicas, organizacionales, temporales y socioculturales. En cuanto a las físicas, la distancia es, de acuerdo a él, un problema, pero que continua recorriendo en bicicleta ya que es el único medio que le ayuda a ahorrar tiempo; no obstante, cuando se siente agotado o cuando no desea hacerlo utiliza otros medios de transporte, como colectivos, el metro o buses. Muchos de los espacios por donde se moviliza se encuentran sin asfaltar, pasando por pistas con piedras y tierra que generan incomodidad y un mayor esfuerzo para mantener la estabilidad. También se identifica el cierre de algunos espacios, sea por arreglos temporales o por la presencia de negocio ambulatorio, generando a que baje su velocidad, maneje muy cerca de carros y peatones. Finalmente, otra de las barreras más significativas es la presencia de colinas que debe subir para poder llegar a su casa.

En cuanto a las barreras organizacionales, él posee un horario establecido por su trabajo, que le indica cuando debe ingresar y salir y su vestimenta por lo que organiza su movilidad para llegar a tiempo; es decir, salir una hora antes de su casa y llegar al trabajo en 45 minutos exactamente y así ducharse en los otros 15 que le quedan. También, otra organización importante en su vida es su familia y amigos, con quienes pasa más tiempo, al menos una hora y media más al día, que influyen a que continúe movilizándose en bicicleta.

La barrera temporal más clara es la poca luz durante la noche, situación agravada por zonas poco iluminadas que incrementan su probabilidad de ser atropellado, asaltado o que no logre visualizar de manera clara los posibles obstáculos en su ruta, por lo que debe ingresar puntualmente a su trabajo para salir de ella a las 5 p.m. o 6 p.m., y así movilizarse con luz natural. Así mismo, durante estas horas hay una mayor presencia de venta ambulatoria en el espacio público alrededor del mercado Ciudad de Dios, dificultando su movilidad.

Finalmente, en cuanto a las barreras socioculturales, se evidencia problemas con peatones que pasan encima de la ciclovia para cruzar la pista. Él interactúa con una gran cantidad de vehículos a lo largo de su camino, como autos

privados, taxis, combis, buses de transporte público, mototaxis y motos. Volviéndose particularmente problemático cuando él ocupa las pistas para movilizarse, donde los autos reclaman su espacio tocando el claxon o le gritándole cuando se moviliza. Lo que deriva en altas probabilidades de colisión.

5.1.3.4 Negociación: Estrategias y tácticas

Entre las estrategias identificadas, él utiliza ropa y elementos de seguridad que le permiten movilizarse de manera eficiente y cómoda de acuerdo a la ruta que realiza. No posee cadena pues no la necesita ya que la deja y recoge tanto del estacionamiento de su trabajo como de su casa.

“Vengo con ropa deportiva, tengo un casco, tenía luces pero se han malogrado, y estoy esperando la grati para comprar. No utilizo otro elemento, tengo una mochila donde llevo mi ropa, mis útiles de aseos y esas cosas. Hay algunas personas que vienen con ropa de trabajo, me imagino porque viven cerca (...) lo mío si es un poco más lejos y está lleno de polvo, hay partes que todavía no han terminado de arreglar la pista, entonces está llena de trocha y es imposible venir con ropa de trabajo y por eso debo venir con ropa deportiva y aquí ya cambiarme”. (Carlos, 28 años, Grupo 1).

El tipo de bicicleta que, a pesar de los inconvenientes, le ayuda a movilizarse para llegar a su centro de trabajo y regresar a su casa.

“Es una montañera Monark. Me ha fallado algunas veces, le he tenido que hacer sus arreglos, pero para la ruta que yo hago, está muy bien. Por el tema de que alcanza una buena velocidad en la pista y también que no es frágil, sino un poco dura. También por las zonas en donde vivo no puedo llevar una bicicleta muy costosa porque me pueden asaltar o algo, y prefiero manejarme con una bicicleta estándar que no se malogre tan rápido ni nada. Las llantas son gruesas y pasan sin problema por los lugares donde paso, claro le he tenido que cambiar las llantas porque con las que me vino sí eran muy convencionales y además que aparte de eso protegerlas por dentro para evitar el tema de que se le pueda meter algunos fierritos o clavos porque el hecho de que tu manejes bicicleta y se te esté malogrando a cada rato al final te vas aburrir y la va a dejar al poco tiempo. Y eso fue lo que me paso, pero al final le cambie las llantas y ahora ya funcionan normales. Se pinchaban a cada rato, porque, también las pistas no ayudan mucho y las llantas de fábrica no ayudaban mucho también, no fueron las ideales para la ruta que yo seguía.” (Carlos, 28 años, Grupo 1).

En el trayecto se observa que Carlos no ha interactuado con nadie de manera directa; es decir, cara a cara, pero sí con una gran cantidad de actores a lo largo de su camino con los que negocia. Por ejemplo, con mototaxis, peatones, autos privados y algunos taxis su estrategia es bordearlos o ser bordeado, cede o espera a que le cedan espacio o se mueve en medio de ellos. Mientras que en el caso del transporte público, como buses y combis, y taxis, él los evita ubicándose al lado izquierdo de la pista o aplica la táctica de adaptarse al espacio que le dejan.

Se desplaza principalmente por la pista. A pesar que en la entrevista comentó que siempre va por la derecha, se ha observado que entre sus estrategias opta por moverse por distintos lados para avanzar más rápido: al medio, entre los autos, cuando estos están detenidos; izquierda, para evitar toparse con pasajeros de buses, combis, taxis o colectivos o de peatones que caminan en la pista y contra o al medio de la autopista, para que sea visto por los conductores.

Para continuar con su camino, mete su bicicleta delante de los autos para pasar y, en otras, espera que le cedan el paso. La última opción para movilizarse son las veredas, a las cuales sube usando las rampas cuando no tiene suficiente espacio para movilizarse en la pista, hay muchas personas alrededor o existe un hueco o bache. Hace uso de espacios para cortar caminos y donde pueda continuar sin problemas.

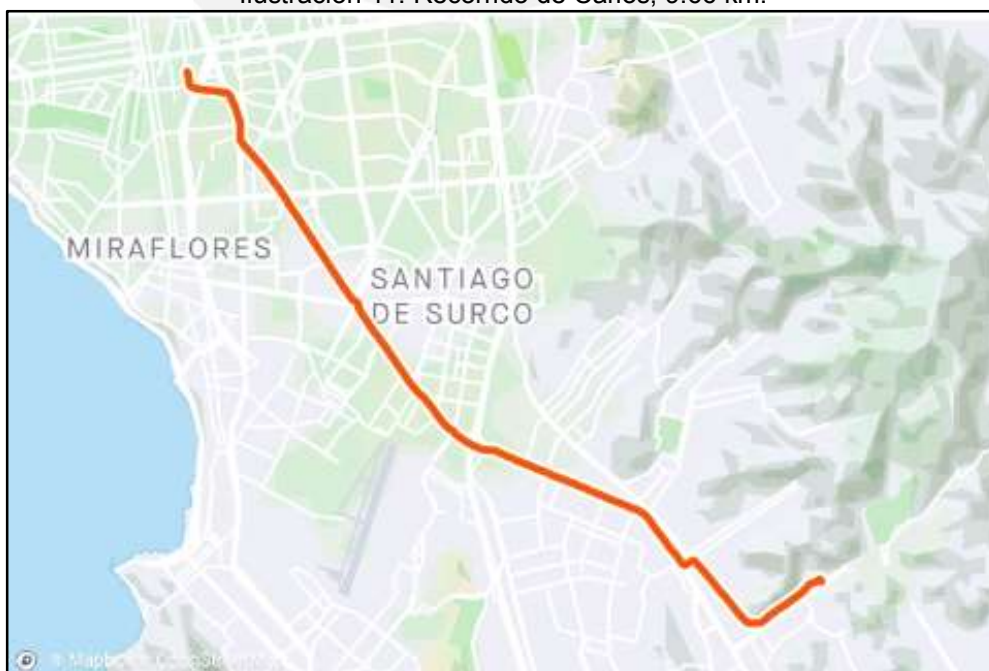
También, ha optado por movilizarse por espacios donde sabe que la probabilidad que su llanta se desinfle o un perro lo muerda sean menores. Su forma de conducir cambia de acuerdo a la situación; es decir, en base al tipo y la cantidad de vehículos y personas que circulan, así como por el tipo y calidad del espacio. Por ejemplo: en lugares abiertos - donde predomina la presencia de varios carriles-, con poco tránsito de vehículos y peatones, llanas o en descenso y en buenas condiciones - asfaltadas-, como la pista de la Avenida Tomás Marsano, acelera; mientras que, en espacios reducidos- donde predomina uno o dos carriles-, donde la cantidad de vehículos y peatones es considerable, en pendiente y cuyas condiciones no son las más óptimas – trocha, con baches y huecos-, como en el mercado Ciudad de Dios, reduce su

velocidad. En general, por moverse en vías principales llanas debe mantener un ritmo constante.

Una táctica que utiliza es usar los pasos peatonales cuando no puede movilizarse en la pista así como esquivar carros o peatones, detenerse rápidamente frente a estos o desacelerar su paso para evitar colisiones. Algunas de estas prácticas, como aquellas que se realizan entre los espacios no asfaltados son peligrosas para él ya que si se desestabiliza puede chocar con los vehículos de alrededor, así como aquellas que se realizan al lado de aquellos que se mueven a gran velocidad o que manejan de manera imprudente. No obstante se observó que durante todo el trayecto él actúa confiado ya que, de acuerdo a él, la clave para movilizarse, es tener experiencia, conocer tanto la ruta como la bicicleta, y estar concentrado, calmado y sin miedo:

“El tema de la concentración, o la habilidad que uno va ganando día a día cuando monta bicicleta, incluso una vez me caí, la primera semana, las primeras semanas me caí, ahora ya conozco a mi bicicleta a la perfección [te recomendaría que] no salgas con miedo, el miedo es bueno, es importante para que estés precavido [pero] debes estar sereno siempre, porque un pequeño movimiento y te perjudicas (...) el hecho de estar nervioso, si te ganan los nervios, te desestabiliza y te caes.” (Carlos, 28 años, Grupo 1)

Ilustración 41: Recorrido de Carlos, 9.66 km.



Fuente: Aplicación Strava. Fecha: 09 y 10 de enero 2020

Concluimos de esta sección que quien la utiliza como medio de transporte en la ciudad, el commuter, se moviliza pocas veces al día y las distancias y ruta son fijas y establecidas por ellos de acuerdo a su experiencia. Durante su recorrido se ha reconocido la presencia de dos a cuatro barreras de accesibilidad: las físicas, que se caracterizan por la presencia de desniveles, baches, cierres por mejoras o la presencia de colinas, y, en menor medida, la distancia. Las organizacionales, con horarios de entrada y salida establecidos por sus centros laborales. Temporales/ tecnológicos, los semáforos y el tiempo de espera, así como movilizarse durante la noche con baja iluminación. Y, socioculturales, con la salida y entrada de pasajeros y cobradores, estacionamiento inadecuado y conducción temeraria de taxis, combis, buses de transporte público y motos.

5.2 Tipo 2: Ante la imposibilidad de comprar una moto

La presente sección describe los recorridos de los jóvenes que usan la bicicleta como herramienta de trabajo; es decir, de aquellos que laboran como repartidores para una aplicación, los delivery. Nuestros actores clave son de nacionalidad venezolana que empezaron a movilizarse en bicicleta por poder adquirir una moto o bicimoto para realizar este trabajo. Los recorridos que realizan no son fijos, ya que no poseen control sobre los lugares a los cuales deben movilizarse para recoger y entregar los pedidos; las cuales varían de acuerdo a la demanda.

5.2.1 Manipulando la aplicación: Ramón

Ramón es un joven venezolano de 27 años que vive en Lima desde hace dos años y medio. Reside en San Miguel y desde que hace un año y medio se moviliza en bicicleta ya que siente libertad, realiza ejercicio físico y ahorra dinero. Observar a otras personas fue lo que le incentivó.

“Más que todo porque me gusta el movimiento, la libertad y complementar la vida diaria con el ejercicio, entonces yo podía correr y ya cuando pude adquirir una bicicleta, lo hice y ya lo agarre como hobby y si se me dio como medio de transporte y como trabajo, mejor. Como ahora se me ha dado. También que Perú se presta mucho para eso, acá, la gente, buena parte de la sociedad se mueve en bicicleta, tienen esa libertad, a parte que entonces uní una cosa con la otra, si tienes bicicleta, por lo menos para personas que han estado en trabajos más formales, poco más formal, van en bicicleta al trabajo, entonces me imagino que son personas un poco más conscientes, por esta cuestión de cuidar la ecología, no contaminar, no usar motor, nada de eso, entonces que pasa, si esas personas tienen la libertad de hacerlo en distritos que son posibles, donde tengan ciclovías o una vida socialmente posible me motivo a usar la bicicleta más que el transporte, entonces dije, si ellos pueden porque yo no. También en la parte económica te ayuda, porque te economizas, y no pagas en transporte.” (Ramón, 27 años, Grupo 2)

5.2.1.1 Origen y destino

Nos encontramos un día bastante caluroso en la esquina de la calle Félix Dibós con la avenida Brasil, a las 12:30 p.m., lugar con muy poco tránsito de vehículos, donde hay autos estacionados en pistas o rampas y áreas verdes enrejadas. El punto final de su ruta, después de casi 30 kilómetros de movimiento durante 11 horas, fue una calle en el distrito de Jesús María, caracterizada por la presencia de casas residenciales, algunos autos estacionados y árboles alrededor. No había negocios abiertos o personas alrededor. En general se ha movilizó por tres distritos: San Isidro, Magdalena y Jesús María.

5.2.1.2 Recorrido

Antes de partir, Ramón prende su aplicación, me comenta que si lo hace desde su casa, en la avenida La Paz, San Miguel, la aplicación le enviaría a entregar pedidos por esa zona, la cual no le agrada por la gran cantidad de carros, la inexistencia de ciclovías, las pistas con huecos y la poca propina que recibe, por lo que prefiere San Isidro, al cual se dirige después de dar lentamente unas vueltas alrededor, en esta zona donde hay casas, áreas verdes y poco tránsito de vehículos hasta que la señal lo localiza.

Luego de 15 o 20 minutos aún no llega ningún pedido por lo que decide dirigirse al Real Plaza Salaverry por la avenida Javier Prado, donde predomina una gran cantidad de negocios, un área verde al medio de la pista, donde circulan bastantes buses, autos privados y taxis. Nos ubicamos al lado derecho de ellos. Observo que al izquierdo, en la vereda del área verde, hay una ciclovia adaptada. Pasamos por Bambos, el chico que reparte volantes lo saluda, Ramón me comenta que también es venezolano y lo conoce por haber recogido pedidos.

Llegamos a la ciclovia de la avenida Salaverry, que se encuentra aislada de la pista por bermas, grass y árboles, esta es utilizada por una gran cantidad de bicicletas, especialmente scooters, hasta llegar al frente del centro comercial. Saludamos a sus compañeros, que están sentados en las bermas o parados bajo la sombra de los árboles. Después de 20 minutos recién le llega su primer pedido el cual debe entregar cerca de la avenida Dos de Mayo. Al cual nos dirigimos de manera lenta y mirando constantemente a sus costados a pesar de la presencia de pocos autos alrededor. Después de casi un 1 kilómetro, llegamos, él amarra su bicicleta en un poste, mientras yo me quedo al frente del edificio. Observo que conversa con la seguridad del edificio, quien después de 5 minutos y varias coordinaciones recién lo deja pasar. Cuando regresa, me comenta que su clienta se había quedado dormida y no había dado la autorización de ingreso.

Para los primeros pedidos, repartidos principalmente en San isidro, regresamos constantemente al mall. Observo que suele moverse lentamente por la zona y utiliza frecuentemente la ciclovia de la Avenida Dos de mayo que, en algunos trayectos, tiene huecos o los autos privados y taxis no respetan, estacionándose encima de ella, y algunos adultos mayores la cruzan lentamente para ingresar a los negocios de la zona, como el supermercado Wong y la farmacia MiFarma.

Durante sus entregas, cuando debe voltear y se encuentra en el lado contrario de la pista, calle o ciclovia, suele cruzarla a gran velocidad cuando ve pocos o ningún auto alrededor, este movimiento es rápido e impredecible, por lo que me quedo en el lugar hasta llegar a una esquina y seguirlo. Me comenta

que hace eso porque pierde mucho tiempo esperando a que los carros lo dejen pasar. En avenidas grandes, como la Salaverry o Javier Prado, suele movilizarse principalmente en las veredas y pocas veces por la pista, y, para cruzarlas, espera a que la cantidad de carros disminuya ya que ningún auto se detiene para cederle paso. Caso contrario cuando me ha tocado hacerlo.

Cuando se encuentra en las zonas residenciales de San Isidro, llenas de casas o edificios, autos estacionados, veredas anchas, grass y árboles, con pocos vehículos, él suele movilizarse despacio manejando con una mano respondiendo audios por whatassp a sus amigos, o realiza llamadas telefónicas. En un cruce para ingresar a la ciclovía de Salaverry, mientras esperamos el cambio de luz del semáforo, una chica golpea la caja de Ramón, él voltea, ambos se ríen y comienzan a conversar. Me comenta que es una antigua compañera de trabajo.

Durante la tarde, los pedidos provienen principalmente del distrito de San Isidro, por lo que se moviliza constantemente por la ciclovía de Salaverry y Dos de Mayo, así como por otras que se encuentran en calles con poco tránsito, que, muchas veces no son usadas por los mismos ciclistas. En dos ocasiones casi colisionamos con jóvenes que se movilizaban en skates a los que bordeamos reduciendo la velocidad o saliendo hacia la pista vacía.

Para una de las entregas salimos de la ciclovía de la Avenida Salaverry, esperamos el cambio de luz del semáforo en un paso peatonal, para subir la vereda, al costado de negocios, por una rampa mientras los transeúntes nos ceden espacio. Tras recoger el producto la entrega en una casa ubicada cuerdas más abajo. Se mueve despacio por la vereda hasta llegar a la pista, se ubica al lado derecho y un auto de transporte público nos toca el claxon, él trata de acelerar, pero al sentirse en riesgo se sube a la vereda y continúa su camino encima de ella a pesar de voltear a una calle semi vacía. En esta nos encontramos con cuatro peatones, tres hombres y una mujer, quienes al vernos cruzan al otro lado de la calle. En el destino, me ubico al lado izquierda de la vereda, dejándola libre para que una pareja, de entre 45 y 60 años, pasara. El hombre vocifera: "Aquí hay trabajo para chilenos y venezolanos y para los peruanos, nada". Ramón no voltea, ni me comenta nada.

A las 5 de la tarde, me dice que si no aparecen pedidos, da vueltas alrededor o va al malecón, cerca de la avenida Ejército en Magdalena, para despejarse y esperar. Nos dirigimos a este lugar y tras conversar me percato que es tarde, que durante todo el día él solo ha comido unos cuantos chifles. Vamos a comprar helado y le llega un pedido, debemos bajar por el mercado de Magdalena, manejando con una mano y agarrando el cono con la otra. En este distrito hay una gran cantidad de negocios de todo tipo, mucho ruido, varios autos estacionados en la pista, así como varios vehículos transitando- autos privados, taxis, mototaxis, motos y buses-, en la pista con baches y peatones caminando. A pesar que este distrito le queda más cerca de su casa, me comenta que no le gusta movilizarse / trabajar por ahí debido a la gran cantidad de problemas que debe enfrentar al movilizarse.

Llegamos para entregar el pedido, es un edificio al cual él entra dejando su bicicleta amarrada a un poste. Después de varios minutos, sale y le pregunto si tuvo algún percance en la entrega, me dice que no, sino que se quedó conversando con el de seguridad quien pensó que Ramón era peruano. Tuvo esta impresión ya que él “habla como peruano” pues usa bastante el bastoncillo “pe” y jergas. Le pregunto qué piensa de eso y me responde que:

“si uno va a Estados Unidos, lo correcto y lo más acertado es hablar inglés, e igual, si uno está en Perú tiene que hablar como peruano, para poder adaptarse mejor” (Cuaderno de campo, etnografía móvil, 17 de enero 2020)

Fotografía 11: Ramón amarrando su bicicleta a un poste durante entrega



Fuente: Danae Román García. Fecha: 17 de enero 2020

Después de varios minutos de haber entregado el pedido, Ramón la coloca como concluida; es decir “la libera” de la aplicación, cuando nos encontramos ya en la avenida Javier Prado, donde inmediatamente le llega otro pedido. Le pregunto si sabe de la existencia de la ciclovía que vi durante la mañana, me responde que sí, una de sus compatriotas que trabaja también en delivery se lo había mencionado pero no la usa por considerar más práctico ir por la pista. Observo que tiene razón, hay una gran cantidad de adultos mayores, personas paseando perros, parejas o grupos de chicos que la ocupan.

Nos detenemos en una pollería, hay varias bicicletas estacionadas en la baranda del local, él la deja al lado sin cadena pues hay dos conserjes mirando. Cuando sale con el pedido, uno de ellos, le empieza a hablar y le ayuda a poner el pedido en la caja, me comenta que es venezolano y que es la primera vez que lo ve. Nos dirigimos por calles con poca iluminación y tránsito de autos para dejar el pedido.

Nos dirigimos nuevamente al mall, opta por moverse en las veredas de la residencial San Felipe, donde hay una gran cantidad de edificios y algunas áreas verdes enrejadas alrededor, moviéndose lentamente al ritmo de los

peatones, quienes al percatarse de su presencia, le ceden paso hasta llegar a la pista. Él se ubica en el paso peatonal, cruzando junto a ellos, quienes ceden espacio con una actitud de molestia. Tras pasar, nos ubicamos en la rotonda del centro comercial que se ubica al frente de la residencial, hay personas sentadas conversando. Él me comenta que ese era el anterior lugar donde solían reunirse con sus compañeros hasta que los echaron.

En la ciclovía de la Avenida Salaverry, él se va a depositar dinero a la cuenta de Rappi mientras yo converso con otros deliverys y con una señora que constantemente está en la zona vendiendo empanadas “venezolanas”, café y refresco. Ramón vuelve y me comenta que una vez le tocó llevar mucha carga en su mochila derivándose en problemas de espalda. Luego de varios minutos de espera llega un pedido, Ramón tiene que acelerar para que no le cancelen el pedido ni lo castiguen por una o dos horas. Ahora ya no espera que la luz del semáforo cambie o que los autos se encuentren detenidos, sino que él ingresa a la pista cuando los autos están empezando a moverse. Maniobra peligrosa que no decido realizar hasta ver que los autos se detienen por el tráfico. Pedaleo bastante para alcanzarlo, pero él se mueve aceleradamente por la ciclovía de la avenida Dos de Mayo, después de unos minutos, lo alcanzo. Se disculpa y me explica que si se quedaba parado esperando el cambio de semáforo iba a perder minutos valiosos, ya que si la aplicación “veía” que no se movía, entregaría el producto a alguien más y él estaría suspendido por una o dos horas. Esto es algo usual que pasa cuando la aplicación “ve” que hay bastante demanda y trata de agilizar a todos los repartidores. Recibe el pedido, le toma una foto y se la envía al cliente, añade que lo hace para aumentar sus posibilidades de propina al brindar un servicio de calidad.

Entrega el pedido en una calle cercana. La mayoría de autos se encuentran detenidos, pero él se moviliza por las veredas. En este trayecto le pregunto cuáles eran los peores clientes y por qué, me respondió que no soportaba a los “pitucos”, le pedí una definición a lo que replicó:

“Todos los que tienen plata y que viven por Miraflores, porque por el hecho de tener dinero creen que pueden tratar mal, siempre buscan problemas

con nosotros sobre los pedidos, a veces no entienden que se derrama un poco algo o algo pasa porque venimos en movimiento, y te tratan de manera muy pedante, en cambio, no he notado eso aquí en San Isidro, las personas son más amables, tienen dinero también, pero siento que tratan mejor” (Cuaderno de campo, etnografía móvil, 17 de enero 2020)

Finalmente volvemos al mall, es cerca de las once de la noche, nos despedimos de sus compañeros quienes me preguntan si estoy cansada, les contesto que un poco, Ramón manifiesta: “y eso que no he estado dando vueltas como lo hago todos los días”. La última entrega del día es hacia una calle en Jesús María, toca recoger un sándwich de considerable tamaño. Él me menciona que lo más difícil del trabajo es llevar comida cuando uno tiene hambre. Para esa hora la cantidad de vehículos que transitan ha disminuido considerablemente, solo se observan taxis y autos privados en algunas calles. Al llegar a la casa, la zona se encuentra vacía, sin movimiento, no hay peatones ni autos transitando alrededor, solo casas, autos estacionados y postes alumbrando tenuemente, entrega el pedido y acaba su recorrido.

5.2.1.3 Barreras de accesibilidad

De acuerdo al relato etnográfico, se identifica seis barreras de accesibilidad que marcan la movilidad de Ramón, estas son las físicas, financieras, organizacionales, temporales, tecnológicas y socioculturales. De las físicas se reconoce el mal estado de las pistas y la inexistencia de ciclovías por la zona donde reside, San Miguel, y la baja calidad de alguna de estas en San Isidro. Así como la ausencia de estacionamientos para bicicletas en todos los puntos, tanto de recojo como entrega, en los que se ha movilizó.

En cuanto a las barreras financieras, se identifica que las bajas o nulas propinas que entregan en su distrito fuerzan a que él se movilice a San Isidro para aumentar sus probabilidades de recibir una. En esta situación de ahorrar dinero y de ganar poco durante el día, es común que Ramón compre una sola comida con un valor menor de tres soles a lo largo del día, espera a que otros le inviten lo poco que tienen o no coma.

Sobre las barreras organizacionales, a pesar que la aplicación no le imponga un horario, iniciando y concluyendo cuando desee, se encuentra a merced de

la demanda que influye en el tiempo de espera de asignación de pedidos por lo que sus horas de espera o vacías son impredecibles, así como los lugares de recojo y entrega. También, debe someterse al tiempo de espera para ingresar a los edificios.

De las barreras temporales encontramos dos situaciones bastante diferentes. Por un lado, él espera una gran cantidad de tiempo para recibir pedidos, tiempo muerto en el que aguarda pacientemente y, por otro, si no llega a una determinada hora al destino, la aplicación le retira el pedido y lo castiga con una hora sin trabajar, por lo que él debe moverse lo más rápido posible para que esto no suceda. En ese sentido, es el aplicativo el que impone sus tiempos y ritmos.

Ligada a las anteriores barreras, está la tecnológica. El trabajar con una aplicación mediante teléfono pueda ser considerado una ventaja ya que la comunicación es simple y uno puede usarla a su vez para hablar con amigos y familiares; no obstante, es también una limitante, ya que, a pesar que Ramón trata de manipular la aplicación (que se verá en la siguiente sección) no la logra controlar del todo, pues lo envía a espacios que precisamente él desea evitar y si no acepta pierde una hora de trabajo. En ese sentido, la tecnología, al tener un cierto tipo de funcionamiento para delegar los repartos, no toma en cuenta los deseos del delivery, quien solo le queda acomodarse a ella.

Finalmente, en las barreras socioculturales se observa su interacción con otros vehículos como autos privados, taxis, custers, mototaxis, motos y buses de transporte público, que en su mayoría no le ceden el paso o conducen muy pegado a él cuando se encuentra en la pista. Así como los scooters y ciclistas que se movilizan por las ciclovías, especialmente las de Dos de Mayo y Salaverry. Junto a ello, se presentan problemas con peatones, al momento de usar veredas o pasar por ciclovías. A parte de estas limitaciones que debe lidiar como ciclista, a comparación del anterior grupo, se le añade su condición laboral y de migrante, lo cual lo convierte en objeto de sospecha y de ataques xenofóbicos. A pesar que eligió trabajar en San Isidro por el mejor trato que ha recibido, estos persisten cuando debe ingresar a edificios o cuando se

encuentra en el espacio público. Es decir, esta barrera aparte de residir en su condición de ciclista, se le añade el ser repartidor y venezolano.

5.2.1.4 Negociación: Estrategias y tácticas

Entre las estrategias identificamos el tipo de bicicleta, el cual posee amortiguadores que le ayudan a aligerar las caídas bruscas, así como su ropa, holgada, que le ayuda a moverse y no sudar mucho. A pesar de no usar elementos de seguridad, tiene una cadena para amarrar su bicicleta en algún poste o infraestructura que se lo permita:

“(…) no he tenido la oportunidad de comprarme [elementos de seguridad]. También que no utilizo casco porque a veces con la maleta, sobre todo cuando llevo cosas, como que me siento sobrecargado y entonces cuando uno lleva un casco es más incómodo, por eso solo llevo mi capuchita para el frío como tal, pero normalmente, mi seguridad, yo, es manejar lo más cuidadoso posible.

¿Cómo más cuidadoso?

No ir tan rápido, respetar las señales de tránsito, mirar para todos lados antes de avanzar, meterme a la vereda, si veo que tengo la oportunidad de subirme, mantener siempre mi derecha si estoy en la pista, y dejar que los carros más apurados sigan.” (Ramón, 27 años, Grupo 2)

La mayor parte de su trayecto Ramón se moviliza a una velocidad media a baja, especialmente por ciclovías y veredas, si no, opta por calles con poco tránsito, en dirección contraria, o se pega al lado derecho de la pista, bordeando o pasando encima de los baches que puedan existir. En avenidas grandes como la Salaverry o Javier Prado, donde los carros no se detienen, espera y cruza cuando se despejan. Para pasar frente a un auto él espera a que le ceda paso. Los autos particulares son, en gran medida, aquellos que lo hacen con más frecuencia. Cuando estamos en las veredas, él no pide permiso, sino que maneja despacio esperando a que las personas circulen o noten su presencia y le cedan espacio. Y, solo acelera y se moviliza entre autos cuando la aplicación está a punto de quitarle algún pedido.

Se conecta, desconecta o libera pedidos de la aplicación cuando está cerca de San Isidro, alejándose de distritos como Magdalena y Pueblo Libre, espacio que considera seguro y bueno para trabajar por la poca cantidad de vehículos

que transitan, la presencia de ciclovías, propinas altas, distancias cortas y las bajas posibilidades de sufrir un robo. Además, en este espacio se encuentran otros delivery, su punto de referencia, donde deja su bicicleta, sin encadenar, y su mochila para no perder tiempo mientras sus compañeros las vigilan. Solo cuando entrega pedidos amarra su bicicleta en alguna infraestructura cercana.

Durante su tiempo “muerto”, cuando espera a que se le asigne un pedido, maneja con una mano, y responde por celular audios de whatassp, realiza llamadas telefónicas u observa la ruta en su GPS. En muchas ocasiones hace uso del portacelular para ver el mapa mientras se moviliza y así ahorrar el tiempo que le llevaría pararse; no obstante, esto lo expone a robos o accidentes debido a que se encuentra con la cabeza agachada y manejando con una mano.

Una de las estrategias más notorias se observa en la interacción de Ramón con una gran cantidad de personas en el camino, especialmente con sus compatriotas venezolanos, quienes le ayudan a desarrollar su movilidad ya que cuidan su bicicleta y su mochila, no solo en su punto de encuentro grupal, sino también aquellos que conoce de restaurantes donde suele recoger pedidos. Una de las tácticas que se observó, es que trata de entablar relaciones armoniosas con los encargados de seguridad de edificios quienes en previas ocasiones han demorado su ingreso, hablándoles amablemente y de forma “peruana”, usando jergas o aminorando su acento.

Otra de las tácticas observadas es la de bordear o esquivar a aquellos que se encuentran en las ciclovías, como scooters, skaters, otros ciclistas o peatones, a quienes no expulsa de su trayecto, sino que él busca acomodarse a la situación.

Ilustración 42: Trayecto de Ramón



Fuente: Aplicación Strava. Fecha: 17 de enero 2020

5.2.2 Conectado con los compatriotas: Carlos

Carlos es un joven venezolano de 29 años, llegó a Lima hace un año y medio y reside en la Victoria. Estuvo trabajando en otros empleos, pero tanto las condiciones laborales como el sueldo no eran convenientes para él, por lo que decidió ser delivery, en el que trabaja desde hace nueve meses. Al principio veía mucho más conveniente utilizar una moto o bici moto que una bicicleta, pero al observar los inconvenientes de sus compañeros en estos vehículos ha generado que prefiera continuar usando la bicicleta.

“Sí, para ir a algún cumpleaños, de vez en cuando, para comprar el trago así, cuando vamos a la casa de la persona. También la uso para ir a la playa, para ir a la costa verde, y despejarme. Y ahora, en verdad uso la bicicleta para todo, para todo porque ya no puedo usar micro, no me gusta, ya. A veces usaba bastante el micro, y el metropolitano cuando vivía en los Olivivos, y a veces me ha tocado ir aquí a Villa El Salvador para conversar con un amigo y he ido en metropolitano que es excelente, te movilizas rápido. Voy en combi ya cuando la distancia es muy lejos o cuando voy al centro de Lima, que es horrible, mucha gente, mucho choro, muchos autos, no, no, un caos. Y ahora que Lima ha crecido mucho y por eso a veces tienes que estar apretado y es por eso que algunas personas, me he dado cuenta, que utilizan bastante la

bicicleta, por el hecho de que aquí también hay bastantes ciclovías. También he visto mucha pero mucha, mucha gente que está yendo en bicicleta a su trabajo, señores en traje, así hace que se contamine menos el ambiente, se colabora con el planeta, llega más rápido al trabajo y te ahorras tiempo.” (Carlos, 29 años, Grupo 2)

5.2.2.1 Origen y destino

La casa de Carlos se ubica en la Victoria, cerca de la estación del metropolitano en la avenida México, predominan pistas principales, no hay ningún área verde alrededor y, a dos cuadras de su casa, hay una gran cantidad de mecánicas. Nos encontramos a las diez de la mañana en la puerta de su casa, en este lugar no hay ninguna bodega, hay poco tránsito de personas y vehículos. El destino fue el parque Abtao en el distrito de San Isidro, lugar donde predominan las áreas verdes, las aceras, negocios y edificios, al cual llega recorriendo la ciclovía de la avenida Arequipa en 25 minutos.

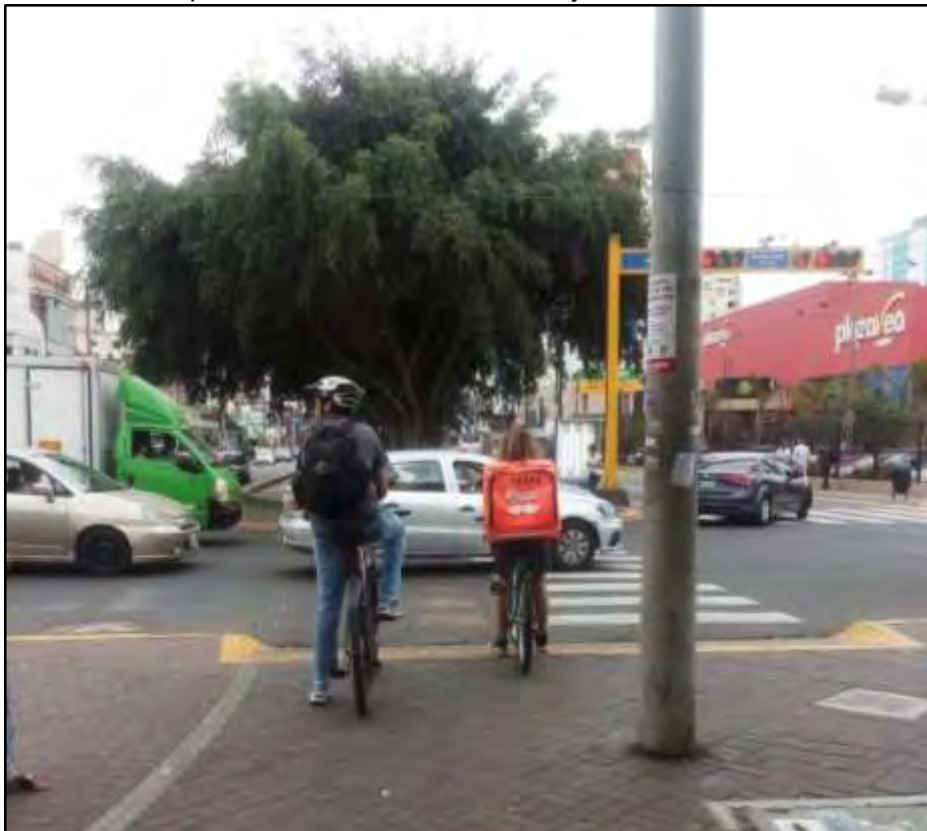
5.2.2.2 Recorrido

Se moviliza por la zona financiera y residencial de San Isidro de acuerdo a las horas que considera con mayor demanda. En la mañana prefiere moverse por el centro financiero y, a partir de las seis de la tarde, en la tarde-noche por la avenida Dos de Mayo o Salaverry, priorizando lugares donde predominen las ciclovías y la movilidad de autos privados. Cerca de su casa saluda a un grupo de hombres parados en una esquina. En la pista, donde se ubican las mecánicas, hay pocos autos transitando y un indigente que da vueltas en el piso, gritando y hablando incoherencias. Al voltear nos encontramos con una situación completamente diferente ya que hay una gran cantidad y variedad de vehículos: motos, autos privados, taxis, buses, combis, autos medianos, buses interprovinciales y mezcladoras. Nos ubicamos al lado izquierdo de la pista, donde hay autos estacionados y vendedores de agua que caminan. En este trayecto los bordeamos y manejamos con cuidado para no colisionar.

Desembocamos en la ciclovía de la avenida Arequipa, que se encuentra aislada de la pista por grass y árboles, está asfaltada y señalizada con pintura

donde algunas personas la cruzan o usan para caminar. Es común ver alrededor a otros ciclistas así como deliverys, especialmente en los distritos de Cercado de Lima y Lince, donde hay una gran cantidad de negocios.

Fotografía 12: Carlos esperando al cambio de semáforo junto a otro ciclista



Fuente: Danae Román. Fecha: 29 de enero 2020.

Al llegar a San Isidro, la situación cambia, predominan las casas residenciales. En este espacio, en la ciclovía de la avenida Chillón, prende su aplicativo, y se mueve al lado de scooters hasta llegar al parque Abtao donde se encuentra con Gustavo, otro de nuestros entrevistados.

“Bueno, sí todos somos venezolanos. Bueno nos empezamos a juntar porque por aquí salen pedidos, especialmente de los supermercados entonces para esperar o descansar nos ponemos aquí. Y empezamos a llegar uno a uno, y por el tema de los pedidos es que ya nos hemos empezado a hablar y conocer. Empezó por uno que se sentó un día acá a esperar el pedido o descansar y el otro se le juntó y así, y la mayoría tenemos entre 25 a 30 años, somos contemporáneos y somos de provincias, no de Caracas, entonces por eso que nos llevamos bien, también. Empezamos a hablar entre nosotros y ya creo que somos ya como una familia, o bueno para mí son como mi familia porque como yo no tengo a nadie, uno tiene el ánimo bajo y a veces ellos te escriben y te

dan ánimos. Por ejemplo, tenemos un grupo de Whatassp, donde nos escribimos cada vez que tenemos un accidente o para avisarnos donde está saliendo más. Ahorita somos pocos, pero somos unos 6 así, que nos movemos por este sector. Claro, habrán otros Rappi venezolanos que trabajan por aquí, pero en la mayor parte del tiempo nosotros somos los que pasamos más tiempo juntos.” (Carlos, 29 años, Grupo 2)

En esta zona predomina la gran cantidad de ciclovías, calles donde transitan autos privados, edificios de empresas, etc., y dada la gran cantidad de áreas verdes, usa las sombras de los árboles para descansar. Me comenta que evita trabajar por las avenidas Rivera Navarrete o Canaval y Moreyra ya que le ha tocado pedidos extraños como marcas de agua, chocolate o cigarrillos, que desconoce, donde también ha interactuado con clientes varones, la mayoría bastante educados con él pero otros que reaccionaron furiosos por el producto generando que él se quedara con el pedido o recibiendo una baja calificación que impactó en su trabajo.

Los pedidos que realiza son a menos de un kilómetro. Por ejemplo, una de las entregas fue un café ubicado al frente del edificio de destino. En otra ocasión nos movemos alrededor y cada vez más, el aplicativo lo envía hacia la vía expresa, a calles donde transita una gran cantidad de autos privados. En las calles se observa a hombres en camisa blanca caminando en grupos y riendo y, en algunas esquinas, a mujeres migrantes, varias de ellas ancianas o con hijos, Carlos le entrega una moneda a una que está sentada. En ese momento recién me percaté de las diferencias que existen en las calles de San Isidro, especialmente en la zona financiera.

“También, sobre todo en esta parte del año, que por el hecho de que no hay un paradero fijo, pues la bicicleta te permite pararte donde usted quisiera, a bajarte y descansar y en este mes me ha chocado bastante por la gente que he visto aquí, niños pidiendo cosas o pidiendo limosnas, así y también ahí te das cuenta que no solo la necesidad y la pobreza no solo están en mi país, sino en todas las partes del mundo y eso lo veo en Colombia, mi país y Perú.” (Carlos, 29 años, Tipo 2)

Recoge algunos productos en Tottus, deja su bicicleta en la reja y en ese momento me percaté que no tiene cadena; nos dirigimos a un edificio cerca de la plaza Andrés Avelino Cáceres, son aproximadamente la 1:30 de la tarde. Mientras esperamos otro pedido, unos niños vienen hacia nosotros, nos

preguntan si deseamos caramelos o si podemos ayudarlos con algunas monedas, ambos les damos algunas. Le llega un pedido cerca. Se moviliza por las ciclovías, donde bordea frecuentemente a scooters.

Al entregar el pedido, me propone ir a almorzar. Nos dirigimos a la ciclovía de la avenida Arequipa con dirección a Lince, a lo largo de esta avenida veo otros venezolanos trabajando en negocios ambulantes, Rappis que se encuentran sentados y conversando en grupo. Ingresamos por una calle delgada donde predominan los autos privados cerca de la avenida Arenales hasta llegar a un restaurante llamado “El Baratico”, un pequeño negocio de comida venezolano. En este se saluda con la camarera, mientras yo dejo mi bicicleta amarrada al poste, él la mete dentro del local, dejándola al lado de la mesa que ocuparemos. Saluda otros de sus compatriotas que parecen trabajar en construcción civil con quienes conversamos durante el almuerzo.

Tras comer, prende su aplicación llegándole un pedido después de unos cuantos minutos hacia el parque Ramón Castilla. Me comenta que no le gusta el distrito de Lince ya que los robos son frecuentes, no hay ciclovías y las calles están mal asfaltadas. En este predomina las casas, las calles son angostas, los autos manejan de manera agresiva y no dejan espacio suficiente por lo que usa las veredas. Luego de entregar, él empieza a murmurar: “Que salgan pedidos más abajo, abajo”. Sale uno hacia el distrito de Jesús María, la situación es similar a la anterior; sin embargo, los autos nos dejan algo de espacio.

El pedido es en la Residencial San Felipe, el cual debe recoger en el supermercado Metro. Deja su bicicleta en el estacionamiento, sin amarrar. Al regresar con el producto nos empezamos a mover alrededor, me señala que su principales problemas en este espacio son las personas que caminan en las veredas que le impiden avanzar; también, debido a que no conoce los nombres de las residenciales, da vueltas para encontrarlas y, especialmente, durante las noches, debido a la baja iluminación, hay probabilidades de que se accidente, como le pasó una vez por no percatarse de los desniveles.

Para que los pedidos empiecen a dirigirse hacia la zona residencial de San Isidro Luego, Carlos se dirige a la avenida Javier Prado mediante la calle Prescott, esta se encuentra en malas condiciones por lo que sube a la vereda,

al lado de una pared larga, sin peatones y con autos estacionados al lado. Al llegar nos encontramos con una gran cantidad de vehículos, como transporte público y autos, él continúa en la vereda, mientras que los peatones se hacen a un lado. Llega a una grifería para comprar en la tienda, deja su bicicleta al lado de la ventana. Al salir, me comenta que le gusta esa parte del distrito ya que puede subirse a las veredas porque están casi todo el tiempo vacías, salvo por algunos momentos en los que es usada por adultos mayores o personas de servicio – como niñeras del hogar con niños o perros – ocasiones en las que baja a la pista, sin problemas ya que estas también se encuentran vacías.

Uno de las situaciones más angustiantes para él, es la actitud de algunos conductores que, por demostrar la velocidad de sus autos, realizan sonidos con el acelerador, avanzando rápidamente a su lado generando la probabilidad de que pueda caerse. Él considera que estas acciones son infantiles, ya que no le encuentra sentido el demostrar la velocidad del auto en un ambiente que no te lo permite, ya que cada 50 metros hay al menos un rompemuelles.

En el parque Alfonso Ugarte, rodeado de árboles, autos, taxis, personas caminando, casas y edificios, llegamos a uno ubicado frente al Club de Golf “Los Inkas” para dejar el pedido, él deja su bicicleta pegada a la reja del edificio, toca el timbre, se demoran para contestarle y dejarlo pasar. Cuando regresa me comenta que dejó el pedido en la puerta del departamento, sin opción a interactuar y a que le den propina.

Luego, se dirige a la tienda Vivanda, ubicada alrededor de negocios, personal de seguridad ciudadana, semáforos en cada esquina, ciclovías, casas residenciales y árboles. Deja su bicicleta y su caja en los estacionamientos, mientras lo espero, observo que su bicicleta está algo oxidada, es un poco vieja a comparación de las demás que se encuentran ahí, que parecen caras o nuevas por sus canastas, colores, forma de las llantas y manubrios. Cuando regresa, le pregunto porque dejó la caja, me replica que nadie, al menos en ese distrito, se la robaría, por lo que siempre las deja así para ahorrar tiempo y malestares cuando está moviéndose dentro de la tienda. En esta ocasión, le toca cargar bastantes compras, como frutas, papas, arroz, etc., su mochila está llena y pesa mucho, él me dice que la distancia es relativa. A pesar que aún le

quedan dos bolsas por llevar, las ubica en su manubrio, en ese momento pienso que podría ayudarlo. Él se balancea un poco al inicio, pero luego empieza a avanzar sin problemas, deja el pedido en una casa ubicada a dos cuadras de la tienda. Son compras de la semana que no puede rechazar.

Le llega otro pedido, pero esta vez, para dejar una caja de cigarrillos. Nos movemos por las veredas de Javier Prado, me dice que no le gusta ese lugar ya que algunas veredas son chicas, por lo que debe moverse entre personas y paraderos; los vehículos se mueven a una velocidad alta y por noticias de accidentes vehiculares a peatones, se siente en constante riesgo. Deja el pedido cerca de una embajada para luego movilizarnos hacia el parque “El Olivar”, espacio al que usualmente iba.

“Antes estábamos en El Olivar.

Y ¿qué pasó?

Ah bueno ahí sucedió lo de la chica que se quejó de acoso, y a las pocas horas vinieron unos agentes de la municipalidad de San Isidro, y nos dijeron que no podíamos estar ahí porque habían recibido queja de los vecinos por nuestra presencia. Que hemos estado haciendo mucho ruido, acosando a las mujeres, que personas de edad pasean por esas veredas y que las podemos golpear, que no podíamos dejar la bicicleta en el grass porque se malogra, varias vainas, y ya, nosotros no queremos tener problema entonces nos movimos y uno de nuestros panas que estaba por este lado nos dijo, oigan por aquí salen pedidos y no hay mucha cobertura, y ya nos llevó. Creo que igual fue bueno que pasara eso porque a veces ese lugar te da tanta tranquilidad que te quedas a esperar que te caigan pedidos y no te mueves, en cambio aquí es un poco más constante.” (Carlos, 29 años, Grupo 2)

Cae la noche y las calles de las residenciales se vuelven oscuras, algunos carros nos parpadean con sus luces y nos tocan el claxon, algunos autos son bastante grandes por lo que terminamos moviéndonos por las veredas, en las calles paralelas no hay autos, observo que está más tranquilo y confiado a comparación de la mañana cuando nos movíamos por la zona financiera. Ahora, maneja solo con una mano, mientras que con la otra responde mensajes de texto. En el camino se encuentra con otro Rappi, a quien saluda. Me comenta que hay un grupo en la avenida Dos de mayo con los que se junta constantemente cuando no tiene nada que hacer o para sentirse acompañado.

Es usual que entre ellos conversen sobre sus ganancias, el ritmo del día, los pedidos más usuales y los problemas que enfrentan al movilizarse.

Como ya es tarde, alrededor de las 7 p.m. decide volver a su casa ya que si regresa más de las ocho, su zona se vuelve peligrosa, donde es usual escuchar peleas. Salimos hacia la ciclovía de la Avenida Arequipa, hay algunos ciclistas alrededor. Llegamos a una esquina de Lince, me señala una discoteca de venezolanos, me dice para entrar un rato. Nos acercamos, amarramos, con mi cadena, nuestras bicicletas en los fierros de la entrada. Los de seguridad, amigos suyos, nos dicen que las cuidarán, así que ingresamos.

5.2.2.3 Barreras de accesibilidad

De acuerdo al relato etnográfico, se identifican cinco barreras de accesibilidad en la movilidad de Carlos que marcan su experiencia por la ciudad hacia el distrito de San Isidro, como las físicas, organizacionales, tecnológicos, temporales y socioculturales. La primera se evidencia en la falta de infraestructura ciclista en la mayor parte de su recorrido, las malas condiciones de algunas pistas que debe recorrer, especialmente aquellas ubicadas en Lince y Jesús María y la falta de estacionamientos en algunos puntos de llegada para su bicicleta, por lo que se ve obligado a usar postes.

Las organizacionales son aquellas que rigen el comportamiento de Carlos, como la llamada de atención por parte de los serenos del distrito de San Isidro sobre sus acciones y posibles consecuencias hacia otros en el espacio público, derivando a que él ni sus compañeros descansen ni ocupen el parque El Olivar. Así como retrasos para ingresar a edificios, dado que siguen protocolos de seguridad.

En cuando a las tecnológicas, se presenta en la manera en que el aplicativo funciona y la incapacidad de Carlos para manejarlo. Esta impone los espacios a los que debe dirigirse en contra de sus deseos, como en el caso de Lince; así como la cantidad de compras que debe realizar, el cual es tanto una ventaja como una desventaja, ya que el peso varía desde un pequeño café o paquete

de cigarrillos a cuatro bolsas de compras semanales, lo que no puede calcular ni predecir y por tanto, negar, para evitar ser castigado.

Para las barreras temporales, el principal limitante es el anochecer que incrementa sus posibilidades de sufrir un robo o accidente tanto durante sus entregas como al momento de regresar a su hogar, por lo que debe llegar antes de las 8 p.m. Finalmente, sobre las barreras socioculturales, se observa que Carlos interactúa con una gran cantidad de elementos o vehículos al momento de movilizarse, como peatones, motos, autos privados, taxis, buses, combis, autos medianos hasta buses provinciales y hormigoneras, los que considera más peligrosos debido a la alta probabilidad de accidentes. Así mismo, ha mencionado que prefiere movilizarse por la zona residencial de San Isidro, en lugar de la financiera, dado a que en muchas ocasiones le ha tocado comprar mercancías, consideradas por él, extrañas; como ciertos tipos de agua, cigarrillos y chocolates que, debido a su desconocimiento, le ha generado problemas con los consumidores, obteniendo bajas calificaciones y, por tanto, arriesgando sus probabilidades de que la aplicación le asigne más pedidos.

5.2.2.4 Negociaciones: Estrategias y tácticas

Debido a que no cuenta con ningún elemento de protección y seguridad, tanto para él como para su bicicleta es que recorre estos distritos donde sabe que la probabilidad que le ocurra un asalto o robo sea mínima. Siendo su primera estrategia evitar zonas problemáticas como Cercado de Lima, Breña y Lince, donde anteriormente se movilizaba, y procurar moverse por el centro financiero de San Isidro, en horas de la mañana y tarde, y el área residencial, en las tardes y noches. Las cuales también son bastante ventajosas debido a la demanda, distancias, seguridad, presencia de ciclovías y áreas verdes que permiten movilizarse de manera más cómoda y segura. Por eso, prende su aplicativo cuando ya se encuentra en el parque Combate de Abtao y no antes para evitar ser enviado por el distrito de Lince.

Cuando se moviliza lo hace por la pista al lado de todo tipo de vehículos: motos, autos privados, taxis, buses, combis, autos medianos, buses

provinciales, vendedores ambulantes, peatones y scooters. No obstante, él elige movilizarse por calles que tengan la menor cantidad de vehículos, especialmente aquellas donde no transite transporte público, si no tiene opción y debe movilizarse por pistas concurridas lo hace predominantemente en las veredas, así como en espacio con áreas verdes, sean parques o árboles, para que descansar o movilizarse tranquilo, respondiendo mensajes mientras maneja con una mano. Y, cuando ve la posibilidad de pasarse la luz roja, lo hace, o se queda esperando en el borde del cruce.

De acuerdo a él, socializa con sus compatriotas no solo por un interés genuino de amistad, sino también por estrategia ya que este reduce la probabilidad de robo. Según su experiencia, quienes cometen la mayor cantidad de asaltos son sus compatriotas, a quienes no puede denunciar debido a que él también “quedaría mal”. Estos asaltos y robos no solo son dirigidos a peruanos con dinero sino, sobre todo, a su misma comunidad, por lo que tener redes disminuye el riesgo e, incluso, le sirve para saber dónde salen más pedidos, conseguir rebajas y fiarse (como en el restaurant y la discoteca) así como pedir ayuda en caso de accidentes.

Durante la entrega de sus pedidos, en la parte residencial, interactúa más con mujeres de mediana y mayor edad quienes, en su mayoría, le dan más propina; mientras que en la zona financiera, interactúa más con hombres jóvenes. En sus recorridos, en ambas zonas, las mujeres, son quienes en su mayoría le han cedido el paso, mientras que los varones, en muchas ocasiones le han tocado el timbre y no le ceden el paso. También, en el camino las motos y los taxis invaden constantemente las ciclovías en ambas zonas:

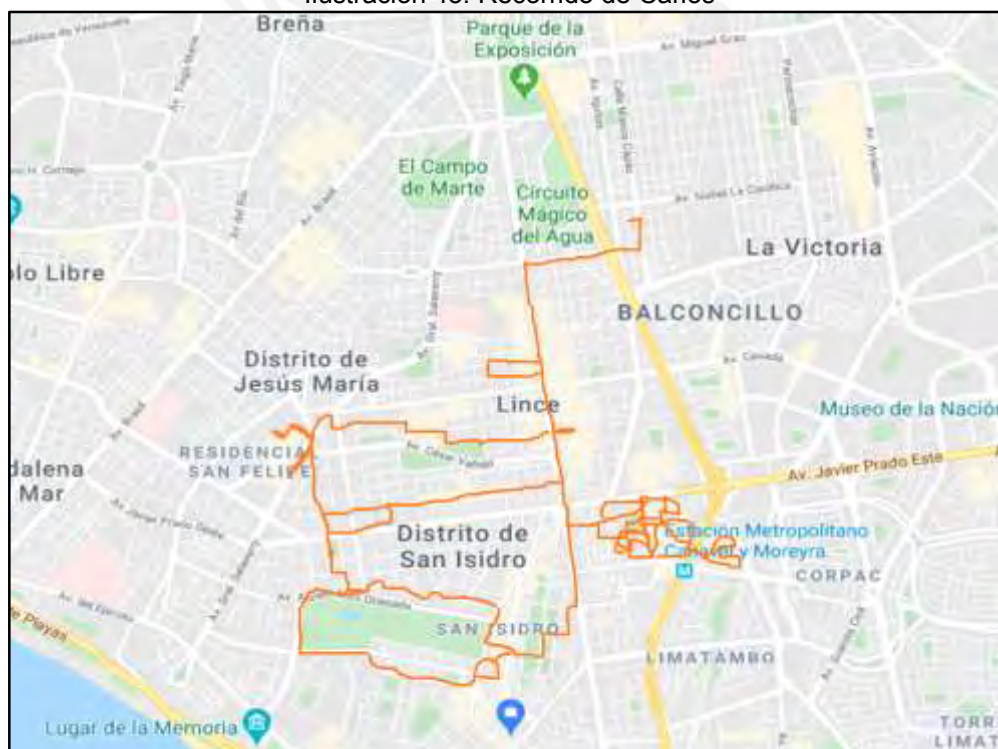
“Cuando uno está yendo por la calle a veces los autos toman todo el carril y no te dejan pasar, esos los que están en la derecha y también que a veces los motorizados se meten en las ciclovías y a veces debes frenar para que salgan. Eso usualmente, los taxis para dejar o agarrar un pasajero estacionan donde quieren o te abren la puerta. Ah y bueno, los carros de transporte público se te pegan mucho que a veces da miedo que uno se ponga nervioso y se le vaya el timón, sabe, y se choque uno.” (Carlos, 29 años, Grupo 2)

Se encuentra con otros delivery de la misma empresa para acompañarse, aconsejarse y saber cómo va el día durante el tiempo de espera de entregas.

Usualmente se junta con uno que otro grupo a lo largo del día, especialmente con los de la avenida Dos de Mayo, cuando se encuentra en la parte residencial de San Isidro, y en el parque Combate de Abtao, cuando está en la zona financiera.

Finalmente, en cuanto a sus tácticas, utiliza los manubrios de su bicicleta para poder llevar pedidos así como sus bolsillos – con el caso de las cajetillas de cigarro- , usa la pista cuando no puede moverse por la vereda, cambia constantemente de espacio cuando desea descansar o se reúne con compañeros cuando tiene tiempo libre.

Ilustración 43: Recorrido de Carlos



Fuente: Aplicación Google Maps. 29 de enero 2020

5.2.3 Entre el amor y el odio hacia la bicicleta: Jesús

Jesús es un joven venezolano de 28 años que se encuentra en Lima desde hace dos años y reside en Los Olivos y trabaja como delivery desde hace un año. Se movilizaba principalmente a pie y, en menor medida, usaba transporte público. La principal razón de usar la bicicleta es ahorrar dinero, ya que no cuenta con los recursos económicos suficientes para adquirir una moto. Sin embargo,

considera que sería ideal tener una bicimoto, ya que tiene las ventajas de la bicicleta y de la moto:

“Bueno, yo ya estaba a punto de cambiarme a la moto pero preguntando sobre el presupuesto que se necesita para pagar una es un poco elevado y mantenerla también entonces eso me desanimó bastante. En cambio en la bicicleta ni siquiera tengo que pagar por mantenimiento porque yo mismo lo hago o con mis amigos lo solucionamos, entonces tengo para ahorrar y poder enviar. Han pasado unas vainas con mi familia allá en Venezuela entonces ahora más que nunca tengo que enviar más dinero

¿Qué ha pasado?

Bueno, el esposo de mi hermana menor la abandono y ella está con bebé entonces tengo que apoyarla a ella y alimentar dos bocas más, por eso a pesar de todo, la bicicleta me permite ahorrar y sacar pedidos. Por eso acepto todo, todo, no me importa si me hacen cargar 10 kilos de algo, que ya ha pasado, lo he hecho porque lo importante es que la aplicación te vea comprometido y así te cae. A parte de lo económico la verdad que no le veo otra ventaja, más bien para mi es una desventaja, me canso, es incómodo, sudo, paso más tiempo en el sol, voy más lento, los pedidos son de menor categoría, y es más fácil que me roben lo que llevo encima porque estoy expuesto, ya sea la caja, la bicicleta o el celular que está en el porta celular. Pero ahora he visto la posibilidad de cambiarme a una bici moto que es mucho más sencilla de conseguir y de usar que una moto, además que solo gastas 5 soles de gasolina y ya, pero igual te puedes mover rápido, no necesitas todos los papeles que te pide la moto, y también puedes usar las ciclo vías, entonces esa es una ventaja enorme. Estoy pensando cambiarme y vender de nuevo esta bicicleta.” (Jesús, 28 años, Grupo 2)

5.2.3.1. Origen y destino

Realizamos su recorrido en dos partes: La primera fue un día jueves, para registrar su regreso a Los Olivos y un lunes, día de mayor demanda, para observar su ruta y recorridos hacia/ en el distrito de San Isidro. En total este recorrido sumó 68 kilómetros.

El origen fue su cuarto ubicado en el cuarto piso de un edificio cerca de la avenida Naranjal, en Los Olivos. Este se encuentra muy cerca de la pista central y, por tanto, de la ciclovía de la avenida Universitaria, lugar bastante transitado por vehículos de todo tipo como combis, buses, autos privados, taxis, mototaxis, motos y bicicletas. Alrededor se encuentra una gran cantidad de casas y edificios medianos, negocios como madereras, hoteles, ferreterías o

mecánicas, así como comercio ambulatorio, la presencia de áreas verdes es muy escasa, y posee tramos, ya sea en la pista como en las veredas sin asfaltar donde predomina la tierra y las piedras.

Empezamos la ruta alrededor de las 09:00 am, para llegar a la avenida Rivera Navarrete en San isidro, entre 10:20 a.m. a 10:40 a.m., hora donde hay mayor cantidad de pedidos. Y tres días antes regresamos a su casa a las 06:30 p.m. Este lugar se caracteriza por la presencia de rascacielos donde operan las principales empresas nacionales e internacionales del país, así como la presencia de tiendas de reconocidas marcas, cadenas de restaurantes o supermercados; las veredas son anchas, con bancas y árboles, donde caminan una gran cantidad de peatones y, en la pista, transitan principalmente buses de transporte público, taxis y autos privados; a lado de esta existe una ciclovía que también es utilizada por scooters y motos pequeñas.

6.2.3.2 Recorrido

Me encontré con Alonso y Jesús en la calle la Mar donde entregaban un último pedido. Me comentaron que usualmente salen y entran a los Olivos juntos por temas de seguridad, sentirse acompañados y además porque comparten cuarto. Cuando uno está por fallar anima al otro para que no se quede en casa y salgan, son muy pocas veces las que tuvieron que salir solos, debido a la realización de algún trámite, haber sufrido alguna lesión o simplemente haberse sentido cansados. Luego de haber entregado el pedido, nos dirigimos a la avenida Universitaria por una calle paralela a la Bolívar, con poca iluminación y autos transitando. Cerca de llegar el semáforo está en ámbar, ellos me dicen que me apure para pasar. Nos ubicamos a la derecha y avanzamos, hasta que en la esquina nos encontramos con un semáforo en rojo. Esta vez cruzan cerca del paso peatonal para estar al lado izquierdo. Observo que será complicado ingresar a la ciclovía debido a que la berma, que la aísla de la pista, no lo permite, por lo que pasamos pegados a los autos, quienes nos tocan el claxon.

Durante el camino me percaté que Jesús no lleva sus luces, casco, cadena ni guantes, elementos que llevaría en la mañana tres días después. Nos encontramos con otros ciclistas y con personas caminando, ellos optan por manejar despacio esperando a que los noten, dicen o gritan “disculpe”. La gente en algunas ocasiones cede el paso y se disculpan pero en otras, especialmente grupos de chicos, los miran e ignoran por lo que bajan su ritmo hasta que lo hagan.

En el camino hay varios cruces, en uno de ellos nos encontramos con un heladero que se encuentra detenido en la ciclovía debido a que un auto, en su afán de pasar, la invadió. Ellos pasan poco a poco a su costado y el heladero nos dice: “estos que cortan, no me dejan pasar”. Alonso voltea y le responde, “sí, pues, amigo, así es por esta zona” y el heladero triste y frustrado se queda al otro lado de la ciclovía ya que su caja no le deja realizar maniobras. Al pasar, un conductor, el que se encuentra detrás del parado en la ciclovía, toca el claxon muy fuerte y deja de hacerlo cuando yo paso. De acuerdo a mi experiencia, he tenido muy pocos problemas con los conductores al momento de movilizarme, ya que me han cedido paso o no me han tocado el claxon o gritado. Lo relaciono al hecho de ser mujer.

Cerca de la avenida Venezuela, ellos saludan a compatriotas suyos que limpian carros en esa esquina. Me comentan que siempre los ven y que es mejor hablarles y crear confianza porque pueden robarles o acudir a ellos si algo ocurre. Llegando a la universidad San Marcos se movilizan por la pista, los carros están parados pero tocan el claxon, suben por un pasaje en el que, a diferencia de la avenida anterior, no hay tránsito de vehículos ni de personas y se encuentra poco iluminada. Me comentan que a partir de allí, la ruta es más peligrosa y oscura, y que cuando es mucho más tarde, 10 p.m., prefieren movilizarse en la misma pista de la avenida Universitaria, en lugar de la ciclovía, ya que al haber menos carros pueden ir a más velocidad.

Los primeros días que empezaron a movilizarse por la ciudad, no sabían que la ciclovía de la avenida Universitaria era una sola que se partía en un tramo. Por eso, durante un tiempo, utilizaban la ciclovía de la avenida Benavides, ubicada en los distritos de Cercado de Lima y Breña, hasta arribar al Centro de

Lima y empalmar su recorrido con la avenida Arequipa. No obstante, tras varios intentos de robo, decidieron bajar por el distrito de Pueblo Libre, al considerarla un poco más segura, descubriendo así que existía la continuación de dicha ciclovía.

Tras cruzar, manejamos en la pista al lado de buses, taxis y autos particulares para luego subir nuevamente a la ciclovía de la mano izquierda. Me explica que, debido a la hora, las personas vuelven a casa y, por tanto, invaden menos la ciclovía, situación que cambia en las mañanas, donde prefiere el lado derecho dado a que la mayoría busca dirigirse al sur. Añade que, como no tiene luces, es más fácil que los carros los vean, los bordeen o sea predecible la reacción del conductor. Mientras que a la derecha, las motos invaden la ciclovía resultando más peligroso para ellos.

Me percató que varios trayectos se encuentran asfaltados y señalizados con pintura; mientras que en otros predominan los agujeros y las piedras. Alrededor hay paredes largas y vacías, algunos postes iluminan el camino y bastantes personas esperan los buses. Me comentan que utilizan la ciclovía cuando no tienen de otra ya que prefieren la pista por estar en mejores condiciones; es decir, están lisas y asfaltadas. A pesar que sus bicicletas sean montaña les preocupa que sus constantes viajes debiliten los cauchos, la misma bicicleta o su cuerpo, ya que no cuentan con amortiguadores.

Llegamos a la avenida Perú, hay congestión y los buses, combis, taxis, colectivos y motos están encima de la ciclovía, optando por una calle lateral. En ella nos topamos con chicos jugando fútbol en la pista, por lo que suben a la vereda para no interrumpir. Retomamos la ruta en la avenida universitaria, es una bajada donde hay gente caminando encima de la ciclovía, esa parte se encuentra oscura, no hay luz pública y los carros se encuentran detenidos, aceleramos en la pista hasta ingresar, metros más adelante, a la ciclovía. Esta se encuentra al lado de casas con pintura desgastada o carteles viejos o rotos, o al lado de pequeños negocios.

Al llegar al distrito de San Martín de Porres la pista se abre a una de cuatro carriles, nosotros nos ubicamos al costado izquierdo. A lo largo nos encontramos con otros ciclistas que, en su mayoría, no poseen ningún

elemento de seguridad. En la ciclovia se vuelve frecuente encontrar mujeres con bebés en brazos o con niños pequeños, carretillas de ambulantes con sillas, adultos mayores, personas en sillas de ruedas, paseando a sus perros con cadenas, niños jugando, personas paradas esperando el carro o ambulantes saliendo de los buses con sus golosinas caminando por la ciclovia.

A pesar que esta se encuentra aislada de la pista por un "área verde", llena de arena, ellos prefieren usar la pista que se encuentra en mejores condiciones ya que hay pocos carros transitando, no quieren perturbar ni incomodar a las personas que se encuentran en la ciclovia, ni encontrarse con motos, carros y carretillas estacionadas. Llegando a Los Olivos hay un puesto de comida encima de la ciclovia, el cocinero, venezolano, los saluda.

Continuamos en la pista y vemos uno que otro ciclista. Los desniveles que protegen la ciclovia son consideradas como una gran desventaja ya que cuando quieren moverse hacia la pista, sea por presencia de peatones, baches o presentimiento de que les van a robar, deben bajar y subir la bicicleta a través de la berma. Junto a ello, para cruzar la pista, deben bajarse y caminar con la bicicleta en mano hasta llegar al lugar deseado. Se ha observado que algunas ciclovias tienen giros de casi 90 grados por lo que ponen el pie en la acera para avanzar.

Al final a unas dos cuadras de la estación Naranjal llegamos a la esquina de su casa, me comentan que, al principio, tenían que subir y bajarlas cuatro pisos dado que no podían dejarlas en la cochera. Durante dos semanas estuvieron con unas montañeras bastante pesadas, de metal y decidieron, cambiarlas por unas de aluminio. Consideran que la ciclovia de la avenida universitaria es un gran elemento que los motivó a usarla.

A los tres días, me encuentro fuera de su casa a las diez de la mañana, veo que ambos están con casco de visera y lentes. Me comentan que descansaron bien pero lamentan salir de los Olivos, sienten que la distancia es enorme. Comenzamos, el ritmo con el que se movilizan en la noche cambia a una mucho más lenta, su paso parece pesado, como si les costara realizarlo. Vamos a un ritmo medio a bajo, nos detenemos en una esquina, se saludan con la señora, es un puesto de emoliente, les alcanza un vaso de avena y un

pan con palta, yo pido lo mismo, y conversamos un rato, me dicen que ya son “caseros de la seño”, ella se ríe y responde “sí, son mis clientes más fieles”. Terminamos de desayunar y seguimos con nuestra rutina. A veces miran sus celulares y responden con mensajes de voz. Es un día bastante caluroso, y los negocios se encuentran abiertos, pero hay menos movimiento tanto de personas como de vehículos en las calles, esta vez vamos por la ciclovia, nos encontramos con otros ciclistas o peatones que les ceden el paso.

En el camino hay un señor en silla de ruedas, ellos me ordenan salir a la pista, nos mantenemos ahí hasta regresar a ella por una entrada. Observo que los peatones a pesar de encontrarse al lado de la vereda caminan por la ciclovia. Detrás nos rebasa otro ciclista quien grita a los peatones: “¡salgan de la ciclovia!”. En un cruce, la luz cambia a verde para que nosotros pasemos, un carro gira sin señalar y casi colisiona con uno de los ciclistas, él le grita: “¡está en verde, basura!”, ellos le señalan el semáforo, el conductor voltea sus ojos, y se queda en medio de la calle, esperando que nosotros pasemos mientras que obstruye el camino de los demás que le tocan el claxon. Continuamos y en una parada, Jesús se ubica al lado del señor que casi fue atropellado, y hablan, yo por hablar con Alonso no los logro oír. Luego me comentaría que conversaban sobre la forma de conducir en Lima y la gran posibilidad de fuga de los conductores dada la falta de policías alrededor.

Al final de la ciclovia del distrito de San Martín ellos aceleran el paso. Me comentan que les gusta esa hora pues ven a otros ciclistas que manejan tranquilos; si hay problemas con conductores es más fácil observar su rostro y matrícula; las personas no están apuradas, que es lo usual, caminan más relajadas, a comparación de las primeras horas de la mañana, pues se encuentran comprando o paseando alrededor; no hay mucho ruido, ni movimiento. El ambiente iluminado da la sensación que la zona es menos hostil y peligrosa, los carros no tocan el claxon e incluso ceden el paso. No obstante, de manera general, el trayecto se torna fastidioso por el calor que se siente al atravesar estos caminos sin árboles ni sombras.

En el puente de la avenida Perú se paran a descansar, al ser uno de los pocos caminos en los que encontramos sombra, al lado de un puesto que

vende rodajas de sandía, que compran y consumen, mientras toman agua, y conversamos durante 10 minutos. Observo que alrededor, debido a la hora, hay una mayor cantidad de personas caminando, así como ambulantes y carretillas, perdiendo esa aura de peligrosidad que suele tener durante la noche. Continuamos por la ciclovías y la llanta de Alonso se ha desinflado, entonces subimos por la avenida Benavides hacia un grifo. Ellos poseen parches, por lo que solo necesitan aire, mientras Jesús entra al baño, Alonso infla su llanta.

Luego, nos movemos por la pista de la avenida universitaria hasta llegar a la esquina de la Universidad San Marcos, esta se cierra y nos encontramos con el carril en contra, por lo que subimos las bicicletas al lado de la universidad, un lugar sin asfaltar, con tierra y piedras y rejas al lado. En el camino hay personas caminando, quienes tienden a no ceder el paso y molestarse porque levantamos polvo al movernos. Es un camino bastante agotador. Y Alonso está preocupado por su llanta. Llegamos a la continuación de la ciclovía que se encuentra debajo del proyecto de bypass, hay una pareja delante de nosotros, voltean, nos ven pero no se mueven, ellos les dicen “permiso” y ellos nos ignoran. Tras varios intentos, la mujer sube a la vereda y deja el camino libre. Avanzamos, salimos a la pista y entramos nuevamente a la ciclovía, se saludan con un “hola” con uno de los chicos venezolanos que limpian, mientras los demás ya están en la pista.

En esta ciclovía veo que van a un paso más acelerado hasta detenernos en el cambio de luz. La situación en San Marcos me dejó desconcertada, y hablo sobre el tema con ellos. Jesús, claramente molesto, me dice que no nos quisieron ceder el paso porque se dieron cuenta que “éramos” venezolanos, incluida yo. Ya le sucedieron situaciones similares, le entristece y molesta esa actitud de los peruanos hacia ellos.

Continuamos por la ciclovía, un auto que está en un cruce para entrar a la PUCP, no invade la ciclovía y el auto a su lado tampoco lo hace, entonces pasamos. En la avenida La Mar, nos ubicamos a la derecha de la pista conduciendo a un ritmo medio, al lado de edificios habitacionales, combis, transporte público, autos, motos y taxis. Volteamos por la calle Cueva, llena de

negocios y pistas en mal estado, por lo que nos movemos casi al medio de la pista para evitar los huecos pero, al ser una calle angosta, los autos detrás nos tocan el claxon o no podemos rebasarlos, por lo que pasamos despacio al lado de estos.

Tras cruzar una avenida importante de la ciudad, La Marina, observo una mayor cantidad de mototaxis en las pistas, quienes nos bordean o bordeamos hasta llegar a la calle Cusco, una pista en contra en la que ellos suben a la vereda moviéndose al lado de una pared, los peatones ceden el paso. En esta ruta intercambiamos nuestra movilidad entre pista y vereda, nos mantenemos al lado derecho de la pista, pero los vehículos constantemente nos tocan el claxon.

En la avenida Brasil esperamos a que las luces estén en rojo para cruzar a través del paso peatonal hacia la avenida Javier Prado. A partir del cual es más frecuente la presencia de áreas verdes. Veo que hay otros ciclistas en estos espacios, heladeros, vendedores de panes, y chicos en bicicleta, subimos a la ciclovía donde nos topamos con uno que otro peatón, ellos ceden espacio pero lucen enojados, ya que fruncen el ceño. En la mitad del recorrido ellos se detienen para descansar y conversar con otros deliverys que están sentados en las bancas.

La ciclovía termina cerca de la avenida Salaverry, suben a la vereda, mientras que yo me muevo por la pista, hasta llegar a una calle semi vacía. Desde ahí es común ver casas o edificios residenciales. Llegamos al Club de Golf "Los Inkas", que se encuentra enrejado, la bordeamos, ellos van por las veredas en las que se encuentran con algunas personas que trotan y yo me muevo por la pista hasta llegar al parque el Olivar, zona residencial con una gran cantidad de autos privados que circulan. Nos detenemos de nuevo y se echan en el parque para descansar, tomar agua, cambiarse de polo y usar los baños del parque. Me comentan que prenderán la aplicación para que al llegar a la Avenida Navarrete ya les llegue algún pedido. Después de quince minutos cruzamos la avenida Arequipa, a partir del cual el escenario cambia, por la presencia de grandes edificios con nombres de reconocidas marcas como "Samsung". En las pistas y en las calles no hay huecos ni basura como pasaba

cuando estábamos por los distritos de Lima Norte; hay árboles cerca a las aceras; espacios con bancas y alamedas; boutiques y tiendas de marca; predomina la presencia de autos privados y taxis en las pistas, y en menor medida buses y motos. En las ciclovías es común ver la presencia de scooters que van a una alta velocidad, estacionamientos para bicicletas, policías y trabajadores de seguridad ciudadana. No hay ambulantes, pero sí algunos negocios de venta ambulatoria en esquinas específicas. El tránsito de autos es fluido, no hay muchas personas caminando en las veredas y las calles se encuentran tranquilas, no hay ruido de bocinas.

Avanzamos por las ciclovías hasta llegar a la Avenida Rivera Navarrete, un compañero suyo se encuentra sentado en una banca, es un punto de referencia en el que usualmente se encuentran y al que volvemos constantemente dada su cercanía con un Tambos, lugar donde salen pedidos. Durante el día, Jesús comienza a repartir varios pedidos, la mayoría cercanos, recorriendo de 1 a 2 kilómetros, especialmente pequeñas compras en tiendas – golosinas y, especialmente, bastantes cajetillas de cigarros, cafés y empanadas que eran entregadas en las entradas de los edificios.

Fotografía 13: Punto de encuentro de los Delivery en la Avenida Rivera Navarrete



Fuente: Danae Román 7 de enero 2020

En las primeras horas de la mañana él no tenía que esperar más de 5 minutos para que le cayera un pedido. Incluso él ya se encontraba preparado y compraba más cajetillas de cigarros para solo entregarlos. Se moviliza principalmente por las ciclovías y, en menor medida, pistas; no obstante, cuando había presencia de buses y taxis, se subía a las veredas o alamedas

donde bordeaba a peatones que no cedían el paso y que usualmente lucían molestos.

A esas horas algunos ciclistas, especialmente trabajadores de la municipalidad y deliverys, y scooters se movilizaban tranquilamente. En las alamedas suele sentarse y descansar del sol. Durante sus entregas está con todos sus elementos de seguridad, le pregunto por qué en la mañana lo hace y en las noches no, me responde que por miedo a que le roben, ya que cuantos más implementos tengas quiere decir que te va mejor y, por tanto, se incrementa la probabilidad de robo.

A las tres de la tarde ya no salen más pedidos, por lo que él va a un parque cercano, el Parque Abtao, a echarse en el grass y estar en la sombra, me dice que come algo, descansa y a las 5, 6 comienzan nuevamente los pedidos. Observo que cada vez que él se encuentra descansando se queda mirando algún video, o responde mensajes. Me dice que debemos movernos a otro lugar ya que varias veces serenos de la municipalidad le dijeron que no puede quedarse en ese lugar, por lo que nos movemos al parque Bustamante. Para llegar a este no hay ciclovía, hay pistas que dan preferencia a las bicicletas, pero es una indicación que no es respetada por los carros que por ahí se mueven: autos privados, buses interprovinciales y taxis, que ocupan nuestro lugar y pasan muy cerca por lo que nos detenemos en varios trayectos para esperar que pasen. Todo esto se dificulta aún más por las pistas mal asfaltadas. Al llegar, se echa en el grass y descansa por cuarenta minutos, mientras come pasta con huevo en un táper que trajo desde su casa.

En la tarde a partir de las 5 empiezan a llegar pedidos y el ambiente está mucho más movido a comparación de la mañana, hay una mayor cantidad de personas caminando en las veredas así como de autos privados transitando empezando los problemas de congestión. A pesar de las señales de tránsito los policías son quienes controlan el tránsito así que optamos por movilizarnos entre los autos parados. Me comenta que a esas horas, el tráfico es una ventaja ya que puede moverse entre ellos; no obstante, debe lidiar frecuentemente con el ruido y la aparición inesperada de peatones que también se mueven entre los autos. Durante el trayecto es incómodo movernos al lado

derecho de la pista ya que las motos se encuentran estacionadas en estos espacios, impidiendo a que pasemos.

Realiza una gran cantidad de entregas usando las ciclovías que existen en esta zona que, ahora, se encuentran atiborradas de ciclistas y scooters. Esto sucede durante al menos una hora, lo que dificulta su movilidad optando por moverse entre los carros. En uno de los recorridos, abren una puerta, él frena rápido pero yo lo choco por detrás. Me comenta que es un problema recurrente ya que los autos no señalizan cuando se detienen y los pasajeros no ven a la hora de abrir la puerta por lo que es importante estar atento.

A las siete de la noche, la cantidad de ciclistas disminuye pero, esta vez, son las motos quienes invaden las ciclovías debido a la congestión. Si comparamos este lugar, durante la noche y la mañana, se observan ambientes distintos, ya que, en la mañana se caracterizaba por la tranquilidad, todos transitan, respetan sus espacios así como las señales de tránsito, mientras que en la noche, todo esto se quiebra, transformándose en un campo de batalla, todos tratan de salir del tráfico sin importar nada y por eso invaden carriles, ciclovías e, incluso, pistas, tocando claxon y pasándose las luces.

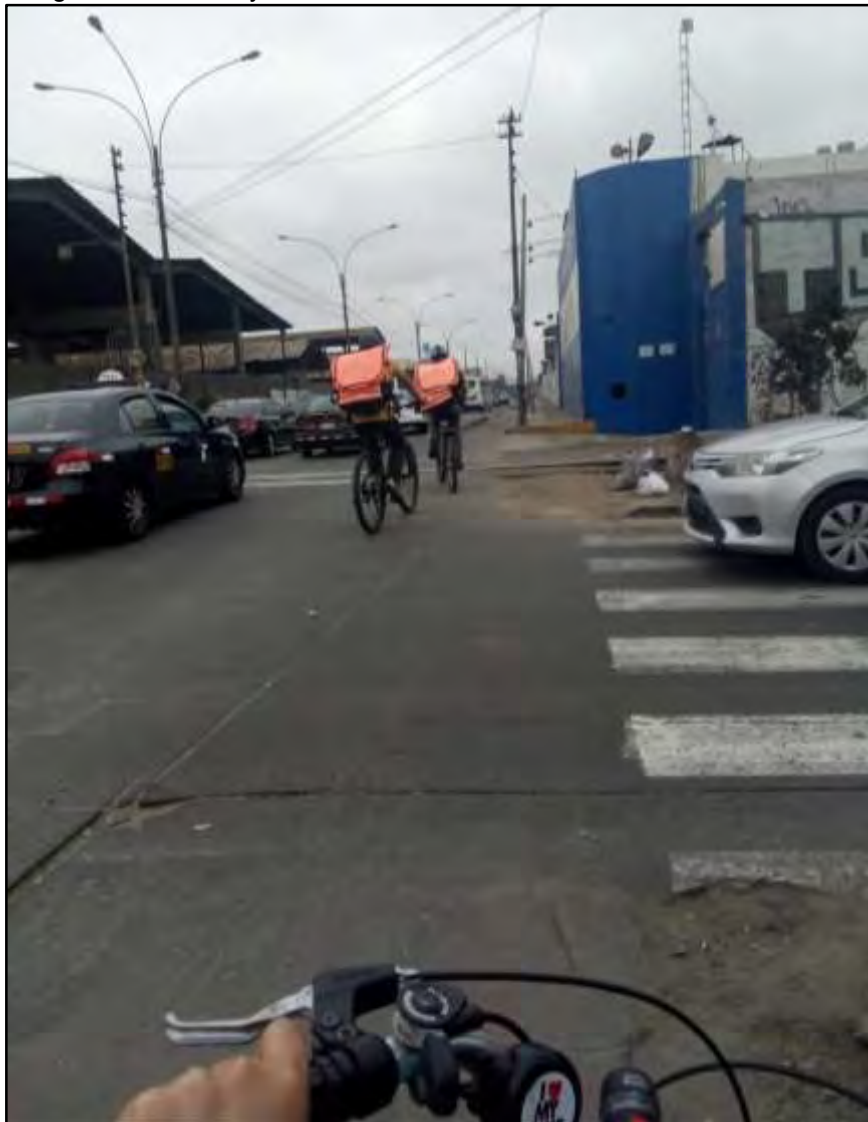
Es curioso que durante sus entregas de la noche, salieron al menos tres pedidos, golosinas y cigarros, a entregar en autos particulares y no en oficina, las cuales se encontraban metidas en medio del tráfico, como en calles cerca de Canaval y Moreyra y por el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, cerca de la vía expresa. No tuvimos problemas en encontrar a los conductores, ya que están parados entre 15 a 30 minutos.

A las nueve baja considerablemente la cantidad de pedidos por lo que escribe a Alonso para encontrarse y regresar. Observo la aplicación y le pregunto si esa trayectoria es la usual que hace todos los días, me responde que sí, varían un poco, pero ese es el espacio por el que usualmente trabaja. Bajamos hacia la avenida Arequipa donde recorreremos toda la ciclovía hasta llegar al de la avenida Dos de mayo, donde predominan negocios y edificios habitacionales alrededor. Vuelve a prender su aplicación para hacer alguna entrega, él se encuentra con Alonso nuevamente al lado de la tienda “Tambos”,

donde hablan con otros venezolanos, es otro punto de encuentro de la zona para los delivery.

Para dirigirse a la avenida Salaverry guardan sus elementos de seguridad en su mochila, seguimos por la universidad El Pacífico, bajan por la avenida San Felipe, no hay muchos carros alrededor por lo que se mueven en la pista al lado derecho y el medio, hay algunos baches y huecos, predomina los edificios residenciales y hay algunos árboles alrededor. Para llegar a la avenida Universitaria, se movilizan por una calle paralela a la avenida la Mar, hay muy pocos autos transitando, y no hay nadie en las veredas. Pasamos al lado de la comisaría del distrito de Pueblo Libre, aceleran el paso, las calles se encuentran con algunos baches, al lado de las casas residenciales hay poca iluminación que provoca una sensación de peligro. Volteamos a la izquierda, y desembocamos a la avenida Clement donde hay un mayor tránsito de vehículos, especialmente autos particulares. Me comentan que no les gusta mucho ese distrito ya que las pistas son estrechas, no hay ciclovías, en algunas zonas no hay movimiento ni correcta iluminación; no obstante, es un buen atajo para salir hasta la ciclovía de la avenida universitaria. Me dejan en el lugar donde me recogieron dos días antes y continúan su camino.

Fotografía 14: Jesús y Alonso saliendo del distrito de San Martín de Porres



Fuente: Danae Román. Fecha: 12 de enero 2020

5.2.3.3 Barreras de accesibilidad

De acuerdo al relato etnográfico se identifican siete barreras de accesibilidad que marcan la experiencia de movilidad de Jesús por la ciudad cuando se dirige al distrito de San Isidro, su espacio de trabajo: las barreras físicas, financieras, organizacionales, temporales humanas, tecnológicas y socioculturales. Este caso, a comparación de los dos anteriores, se caracteriza por una mayor espesura en su experiencia de movilidad.

En cuanto a las barreras físicas se evidencia la distancia, para llegar al distrito de San Isidro, Jesús recorre diariamente desde su casa al menos 28

kilómetros; por lo que realiza varias paradas para descansar. Así mismo, en el camino existen muchos espacios sin asfaltar, sin sombras ni áreas verdes que le permitan realizar paradas o que aminoren la sensación de cansancio y calor. Y, por otro, se observa el mal estado de muchas ciclovías tanto en la calidad de la infraestructura como diseño, ya que a veces es difícil ingresar a ellas, debe realizar giros de hasta 90 grados, poseen huecos o baches por falta de mantenimiento o se encuentran desconectadas unas de otras.

Sobre las barreras financieras, Jesús cuenta, durante la entrevista, que debido a la falta de recursos económicos no ha podido comprar una moto para poder realizar su trabajo de manera más rápida y con menos esfuerzo. Siendo esta una herramienta de trabajo que utiliza por necesidad por no contar con otra opción. Al menos la ha logrado cambiar por una más ligera; no obstante, expresa su deseo de comprar una moto y deshacerse de la bicicleta.

Con relación a las barreras organizacionales, la aplicación determina los lugares en donde pueden recibir pedidos, por eso, Jesús se ve obligado a salir de Los Olivos hacia los distritos del centro de la ciudad, donde esta funciona. En su deseo de incrementar sus probabilidades de recibir más pedidos, a menor distancia y con una gran retribución, el centro financiero es el espacio al cual acude. Por otro lado, así como Carlos, él comenta que serenos de la municipalidad de San Isidro lo han expulsado de espacios públicos del distrito, por lo que se mueve hacia otros para descansar.

Acerca de las barreras temporales identificamos que por la mañana, el principal problema es el calor, y ante la falta de sombras y árboles, se ve obligado a realizar una parada de descanso en la mitad de su recorrido. Y, por las noches, es más probable que Jesús sufra accidentes, sin poder identificar al conductor ni la matrícula del vehículo como sucedería en la mañana; así mismo, es más probable que le roben.

Referente a las barreras humanas, se identifican dos. A pesar, que Jesús no tenga ningún problema de salud o corporal al momento de movilizarse, la distancia es larga, causándole cansancio, por lo que realiza varias paradas, al menos tres para descansar y continuar, pues podría lesionarse impidiéndole realizar su trabajo. También, se moviliza con Alonso, su compañero, para que

al momento de ser atacado, ambos puedan defenderse, ya que si estaría él solo, no podría.

De las barreras tecnológicas resalta la cobertura limitada del servicio de delivery en bicicleta a ciertos distritos ubicados en Lima Centro, por lo que Jesús, debe moverse ya que no podría trabajar como repartidor en los distritos cerca a su hogar; es decir, aquellos ubicados en Lima Norte. Y, por otro, se observó los problemas técnicos que puede ocurrir a la bicicleta, como la llanta desinflada de su compañero, Alonso.

Finalmente, sobre las barreras socioculturales; a comparación de los anteriores casos, es una limitante más complicada, o espesa, ya que interactúa con una mayor cantidad de vehículos cuando se desplaza tanto por ciclovías y pistas, desde combis, buses, autos privados, taxis, mototaxis, motos, bicicletas scooters y motos pequeñas. Mientras que, al centrarnos solo en la ciclovía; especialmente la de Lima Norte, lidia con carros, mototaxis y negocios estacionados y una gran cantidad y variedad de personas que se movilizan cerca o encima de estas, como mujeres con bebés en brazos o con niños pequeños, carretillas de ambulantes con sillas, adultos mayores, personas en sillas de ruedas, paseando a sus perros con cadenas, niños jugando, personas paradas esperando el carro, ambulantes saliendo y entrando de los buses y personas que trotan. Así mismo, durante su movilidad ha interactuado con una gran cantidad de conocidos suyos, tanto peruanos como venezolanos, que le brindan servicios, como el desayuno, que conoce dado que comparten la misma actividad laboral o la misma nacionalidad con quienes genera lazos de apoyo, confianza y amistad. No obstante, algunas interacciones se caracterizaron por el rechazo a su nacionalidad y/o a su trabajo, cuando es ignorado cuando reclama su derecho de usar la ciclovía.

5.2.3.4 Estrategias y actores

Para realizar sus recorridos de 50 a 70 kilómetros diarios posee una bicicleta de acuerdo a su presupuesto y espacios por los que se moviliza.

“Es una montañera, esta es de aluminio, tenía otra anterior que era de metal y era pesada porque para meterla tenía que subir varias gradas y eso me cansaba y a veces ya daba flojera bajarla. En cambio esta es más ligera, también que cuando pedaleo la siento más ligerita (...) ah ya, la compré por (nombre) (...) un mercadito negro de buenas bicicletas, de segunda, o robadas, en ese entonces te juro que no sabía que eran robadas, la mayoría, ¿no? Y bueno, fui y me agrado, me caía a pelo y pagué 300 soles no más, similar. (Y ¿la otra?) Bueno, la otra la vendí por ahí en los Olivos, a 50 soles porque para que tendría otra bicicleta.” (Jesús, 28 años, Grupo 2)

En cuanto a su indumentaria, lleva ropa y elementos de seguridad dentro de su caja para cambiarse e implementarlas cuando se encuentra en el distrito de San Isidro, fundamentalmente en las horas de la mañana, y son guardadas cuando vuelve a casa, sale de su zona y en horas de la noche. En realidad, estas no tienen como fin protegerlo de las situaciones más peligrosas, que efectivamente ocurren en las noches y con dirección a su casa, sino que le permiten “performar” su trabajo, brindarle credibilidad de delivery. Esto muestra que, para él, el principal riesgo al que se enfrenta al movilizarse en las pistas no se relaciona a ser víctima de un accidente de tránsito sino de robo.

“Bueno, lo ideal sería una duchita pero no tengo donde llegar y hacer el aseo, entonces solo dejo que el sudor, el poco sudor que me sale, se seque en el cuerpo, aunque ahora que viene verano es más trágico, entonces ahora si traigo un polo y ya me cambio en el baño de algún grifo o en algún parque y ya listo. De ahí a veces tengo que meter ese polo en una bolsa y dentro de mi caja. Entonces por eso ahora busco estar con polos sin mangas, y ya (...) Sí, tengo luces, para adelante y atrás, uso casco, guantes y lentes. Eso. Bueno, porqué, porque es necesario. A pesar que no me ha sucedido algo tan grave como Alonso, como te comenté, he visto que aquí las personas usan todos esos elementos entonces debe ser porque en cierta manera hay un grado de riesgo. También, que a uno se le ve profesional en lo que hace, no es que en (nombre) nos lo pidan pero igual yo, al menos, considero que debes tener una presentación de lo que eres y tratar de hacerlo lo mejor posible. Si eres mesero, con tu pantalón negro y camisa blanca, cosas así, ¿entiende? Te dice mucho no solo de la persona sino del servicio que estás usando y al final si uno está bien presentado no te hacen problemas para entrar a ciertos lugares, por ejemplo, y también que es una buena propaganda para la marca, y así más personas se animan a consumir, y eso no solo es bueno para la empresa, porque me llega más pedidos, sino que le puede llegar a alguno de mis compatriotas que están en mi situación. Claro, la competencia es más reñida pero no por

ello vas a desear mal, sino al final, de manera directa o indirecta te beneficias de los otros. Eso por un lado, también que los guantes los uso porque cuando usas bastante la bicicleta y estas en esta posición (pone brazos hacia abajo agarrando algo), las muñecas son sensibles y debes de precalentar antes y no abusar tanto de su resistencia y por eso creo que ayuda a que no le suceda nada. Y los lentes es porque ahora que se está viniendo el sol las calles brillan y debes cerrar los ojos y eso al final hace que te arrugues pero también es un fastidio más que sientes y la idea es hacer de tu trabajo lo más fácil, divertido y ligero que se pueda, sino, uno se aburre rápido y lo termina abandonando.” (Jesús, 28 años, Grupo 2)

Utiliza espacios donde predominan las ciclovías, y si estas no existen opta por movilizarse en calles sin mucha cantidad de vehículos transitando, en contra, paralelas o las veredas. Al toparse con baches, huecos, basura, personas caminando o autos, taxis o motos parados, lo bordea retirándose a la pista o a la vereda. Así mismo, hace uso de diferentes infraestructuras urbanas que encuentran en el camino para descansar o tomar sombra cuando ha sido un día soleado. Por ejemplo, para su trayectoria para descansar al menos 10 minutos debajo del puente de la Avenida Perú, donde toma agua, come y se seca, y cuando llega a San Isidro, usa espacios públicos para cambiarse y refrigerar su cuerpo.

Se ha identificado una diferencia importante en su forma de conducir y de utilizar espacios, especialmente ciclovías, de acuerdo a la zona y hora del día. En Lima Norte la mayor parte del camino usa la ciclovía de la universitaria y conduce despacio para “guardar energía”, además, señala que dada la cantidad de personas y ciclistas que se encuentran alrededor, se siente seguro para escuchar música, responder mensajes de voz y llevar puestos algunos elementos de seguridad, como el casco. Mientras que en las noches maneja a una velocidad alta y utiliza especialmente la pista; en el camino guardan varios elementos de seguridad dentro de su caja y no sacan su celular, para estar atentos al camino; es decir, forma de conducir de los autos, presencia de ladrones y baches que no se observan con claridad dada la oscuridad. La situación cambia cuando empieza a dirigirse a San Isidro, ya que empiezan a acelerar cada vez más el ritmo y, cuando realizan una entrega, se movilizan a una velocidad media o alta para obtener más pedidos. En la noche dada la

cantidad de peatones, scooters y motos conduce de manera lenta para no colisionar.

Por temas de seguridad, en algunas ocasiones al menos una vez a la semana, han optado por dejar sus bicicletas en la casa de Diego, otro Rappi venezolano, que vive relativamente cerca de San Isidro, en San Miguel. Me comenta durante la etnografía que lo dejaría en San Isidro, pero no tiene cadena y le da miedo que se la roben. También, se moviliza junto a Alonso, su compatriota y compañero de trabajo, por temas de seguridad, sentirse acompañados y dado que comparten habitación. Cuando uno está por fallar el otro lo incentiva al otro para que no se quede en casa y salgan. Finalmente, conversan con otros de sus compatriotas o socializan por los espacios en los que se mueven para evitar ser asaltados o tener más acceso a información sobre pedidos y demanda.

Jesús ha interactuado principalmente con sus compatriotas, especialmente aquellos que realizan delivery, o que se encuentran en el recorrido, con quienes habla para crear un lazo de confianza, camaradería y seguridad, por ejemplo, unos chicos que limpian carros, uno que vende sándwiches cerca de la ciclo vía, aquellos que se encuentran sentados en bancas y la señora que le vende sus desayunos en la mañana. Cuando se moviliza, especialmente cerca de peatones, en la ciclo vía o veredas espera a que lo noten o dice “permiso”; no obstante de manera general, espera a que sea iniciativa de ellos para no incomodarlos a pesar que sea su derecho usar esos espacios. También, trata de tener cuidado con motos y scooters.

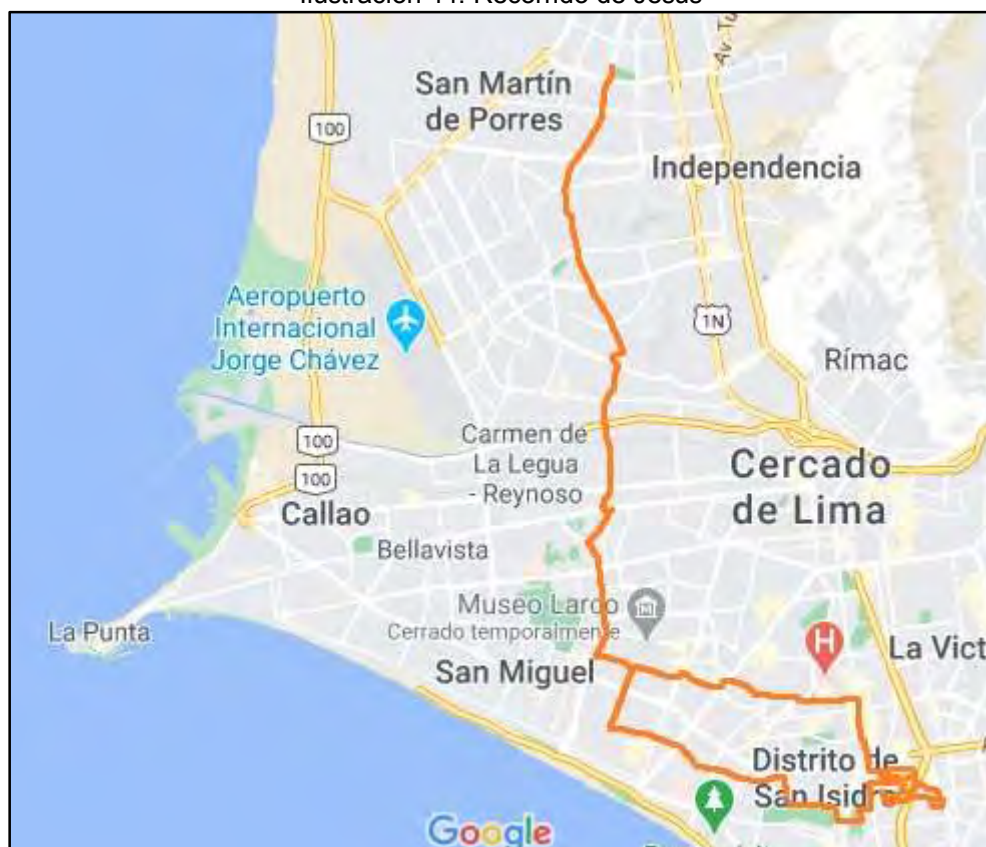
“Los autos, algunos te ceden el paso, otros te cierran y no quieren retroceder, pero hay de todo, siempre, solo que algunas veces te topas con personas buenas y malas, o, con personas amables y que no lo son, entonces es cuestión de suerte, en verdad. De ahí, los taxis si son terribles, siempre se meten aquí en esta ciclo vía, y no te responden cuando les dices algo. Aunque también hay taxistas que sí son buenos, pero son los mayores de edad, ¿sabe? Que tienen más de 65 años, así. Los buses felizmente no son un problema, hay pocos que pasan por aquí, pero en la Panamá si es terrible o cuando me mandan a la Benavides, también es un poco insoportable porque no tienen tanta paciencia, es muy raro que uno se detenga y te deje pasar, por lo general uno debe de quedarse a un lado para que pase sin problemas pues no puedes competir con tremendas máquinas. De ahí, las motos, algunos son de mis paisas, pero otros son

particulares y como no hay una ley o reglamento que dice que no pueden estar en esta vía, o bueno, al menos eso es lo que creo, se meten y muchas veces son particulares entonces no puedes decir nada, porque uno no quiere problemas innecesarios. Bueno, los scooters sí me parecen lo más fastidioso que existen, sí, sí, porque uno, no hacen tanto ruido entonces cuando tú quieres voltear, aparece uno ahí, o están que se quieren pasar al otro ciclista y se meten a tu carril, y tú debes de frenar porque si no te haces daño. También que son los que menos respetan las señales de tránsito y, particularmente, a mí me da un poco de preocupación porque como van sin casco, cualquier cosita se puede caer y hacer daño entonces uno también se siente en la responsabilidad de cuidarlos. Eso. Ah, claro, los peatones, si ves, son muy raras veces, pero muy raras las ocasiones en las que estas vías están sin gente, hay mucha gente que camina de aquí para allá, lo bueno es que hay ciclovías, pero cuando no hay, te tienes que subir a la acera ¿no? Y es un problema porque hay mujeres con tacos que caminan súper lento, esas sí son un dolor de cabeza y tampoco puedes decirle que se pongan a un lado porque la mayoría te dice que “no, que es vereda”, y te ignoran, también que cuando es verde para nosotros pero estás en un cruce para los peatones, tienes que esperarlos a que pasen y es raro, en otras partes de Lima ves que la gente camina muy rápido, ignorando a todos, muy apurados piensan que están en una competencia entre peatones algo así, y ese es un problema, pero cuando estás aquí el problema es lo contrario, la gente camina tan lento que debes de parar a cada rato y no los puedes apurar tampoco. Es todo un tema, sabe y eso es todo los días, pero cuando todos están en sus oficinas sí es muy tranquilo ir de aquí para allá, las ciclo vías ayudan bastante, será que el 90% las respetan y solo una minoría, no. Pero pasa, pasa.” (Jesús, 28 años, Grupo 2)

Cuando deja sus entregas solamente lo realiza en las puertas de las oficinas, donde los de seguridad del edificio se encuentran nerviosos por su presencia, atentos a sus movimientos. Cuando debe realizar compras, deja la bicicleta y conoce a algunos de seguridad quienes la vigilan o simplemente confía a que nadie se lo llevará dada las características de la zona.

Y, en cuanto a las tácticas, se identifica que se mueve entre parques para descansar, por el temor a que lo expulsen del espacio público. Se mueve en la pista cuando no puede hacerlo en la ciclovía por la presencia de peatones; pide permiso cuando no le queda otro espacio que continuar por la ciclovía, acude a lugares públicos para usar los servicios higiénicos y acelera en la pista para evitar chocarse e ingresar a ciclovías o veredas.

Ilustración 44: Recorrido de Jesús



Fuente: Elaboración propia en base a trayecto Google Maps y Strava. Fechas: 9 y 12 de enero 2020

De esta sección se concluye que los delivery se movilizan en bicicleta una gran cantidad de veces al día, sus distancias y rutas varían de acuerdo a la demanda de pedidos que tengan. A comparación de los estudios realizados por Fincham (2006), Kidder (2005, 2006a, 2009a) y (Wehr 2009), los delivery de este caso de estudio no se movilizan a altas velocidades para realizar su trabajo, dado que no cuentan con elementos de seguridad, no conocen del todo la nueva cultura de movilidad en la que se mueven y si ocurre un accidente pueden dañar los elementos más importantes para realizar su trabajo: su cuerpo y sus bicicletas. Así mismo, se ha identificado que durante su movilidad se presentan siete barreras de accesibilidad, como las físicas, con el mal estado de las pistas, las distancias, la inexistencia de áreas verdes o sombras y el mal diseño y estado de la ciclovías. Los organizacionales, donde se les dificulta o niega la entrada a ciertos espacios; tecnológicos, donde la aplicación que funciona solo en algunos lugares de la ciudad, determina su movilidad; así

como la velocidad y espacios que debe recorrer. Los temporales, lidiar con el calor o el frío, esperar los pedidos. Tecnológicos, tener problemas con la bicicleta. Financieros, imposibilidad de comprar comida o una moto. Humano, cansancio. Y, sociocultural, al lidiar con una gran y mayor variedad de actores: scooters, autos privados, taxis, custers, mototaxis, motos y buses de transporte público y peatones; así como recibir ataques xenofóbicos o ser expulsados del espacio público.

5.3 Conclusiones

Al comparar la experiencia de movilidad del commuter (Tipo 1) y el delivery (Tipo 2) encontramos que los primeros realizan pocos viajes al día; las distancias son relativamente cortas, dependiendo de la ubicación de su residencia, pero intensas, ya que solo se detienen cuando deben; es decir, ante la presencia de semáforos. Al llegar, cuentan con condiciones y facilidades para asearse/ cambiarse y espacios para dejar asegurada sus bicicletas sin necesidad de cadena. Así mismo, poseen una ruta definida, movilizándose primordialmente por vías principales, lidiando con transporte público, autos particulares y taxis.

El segundo tipo se moviliza más tiempo y distancia, realizando una gran cantidad de viajes y kilómetros en total, exponiéndose al sol y frío así como a probabilidades de robo, discriminación y accidentes de tránsito. Se observa que su vida cotidiana, cambiarse, descansar, trabajar y comer sucede en el espacio público. En general, no poseen una ruta definida sino que esta es creada a lo largo del día dependiendo de la demanda de productos; o sea, del aplicativo. Sin embargo, tienden a moverse por calles paralelas a las principales donde haya poca presencia de vehículos, así como en ciclovías y veredas.

Con respecto a las barreras de accesibilidad, en ambos grupos se identifican los físico-espaciales, organizacionales, temporales y socioculturales. En cuanto a la física/ espacial, resalta la presencia de baches y huecos, mala calidad de la infraestructura urbana, inexistencia o mal diseño y estado de la ciclovías. Sobre las barreras organizacionales, existen instituciones, sean sus trabajos,

reglamentos de edificios, municipalidades o policiales que retrasan o determinan su movilidad y su ritmo. Sobre las temporales, al movilizarse durante la noche se presenta una mayor cantidad de limitaciones dado que no se observa con claridad los obstáculos existentes incrementando las posibilidades de accidentes. Finalmente, los socioculturales, al lidiar con salida y entrada de pasajeros y cobradores, el estacionamiento y conducción temeraria e imprudente de taxis, combis, buses de transporte público y motos. Esta añade espesura a su experiencia de movilidad, haciéndola más difícil o pesada ya que cambia constantemente.

En el caso del segundo tipo en específico, se identificó de cinco a siete barreras de accesibilidad, una a tres más que el primer grupo. En las físicas, por ejemplo, se añade la cantidad de su recorrido o distancia; los tecnológicos, problemas con su bicicleta y la aplicación; temporales, lidiar con el frío o el calor y tiempo de espera por los pedidos; el financiero, imposibilidad de comprar comida o una moto; sociocultural, recibir ataques xenofóbicos, por ser delivery, no entender al cliente, ser víctima de robo y ser expulsado del espacio público y humano, el cansancio físico y mental.

Tabla 22: Resumen de barreras de accesibilidad experimentadas

Leyenda:	Nula/Poca	Media	Alta
Tipo de Barrera/ Tipo de usuario			
Humana			
Financiera			
Tecnológicas			
Organizacional			
Temporal			
Física /espacial			
Sociocultural			
Dificultad de acceso vivido			

Fuente: Elaboración propia

Entonces, el acceso de los delivery a sus espacios de trabajo es mucho más difícil que el de los commuters; ya que durante su recorrido se observan más barreras de accesibilidad y un mayor impacto en este grupo dada sus características socioeconómicas; adhiriendo “espesura” a su movilidad, tornándola más desgastante y limitante. Con la etnografía observamos el real

impacto que tienen algunas variables que uno no puede extraer solo de las entrevistadas, como el impacto del aspecto organizacional en su movilidad, no solo la relacionada a la aplicación sino también a los espacios a los que deben dirigirse para llevar los pedidos, es decir, edificios residenciales o de negocios, los cuales no fueron mencionadas. Así como la necesidad de espacios de descanso, aseo y técnicos para sus bicicletas.

En cuanto a sus negociaciones, se observa que ambos grupos conocen los espacios que recorren así como los problemas y barreras más frecuentes que existen en cada lugar, por lo que tienen estrategias establecidas: el primer grupo se moviliza por el medio de la pista, evita ciertos espacios donde suelen subir y bajar pasajeros, entre otros; y los delivery se movilizan alrededor de San Isidro por ser más seguro y dado que hay mejores oportunidades de ingreso, tanto por pedidos y propinas. Por otro lado, en cuanto a las diferencias se observa que el primer tipo se moviliza a velocidades altas y medias para llegar a sus espacios de trabajo ya que han desarrollado la habilidad de manejarse con maestría en la pista, conocen muy bien la cultura de movilidad de la ciudad, pues conocen los patrones de movimiento de los autos privados, taxis y transporte público, con los que usualmente interactúan, cuentan con elementos de seguridad, como casco y luces, así como bicicletas y ropa de acuerdo a sus necesidades y espacios para asearse, descansar o guardar sus pertenencias. Mientras que el tipo 2 se moviliza a velocidad baja a media ya que lo hace principalmente por ciclovías, veredas o calles semivacías donde suele interactuar con más frecuencia con peatones, no cuentan con ningún elemento de seguridad, salvo por las cadenas, sus bicicletas son pesadas para manejar, no conocen muy bien la cultura de movilidad de la ciudad y se encuentran más expuestos a accidentes de tránsito por la cantidad de tiempo que pasan en el espacio público. De esa manera, se observa que las negociaciones que desarrollan los delivery son mucho más complejas y numerosas que las del commuter por una situación más vulnerable durante su movilidad.

La perspectiva utilizada nos ha ayudado a adentrarnos en la experiencia de movilidad de estos individuos, capturando los espacios así como las

interacciones que tienen con otros durante su movilidad; además de brindarnos detalles sobre las prácticas, espacios y estrategias que implementan en su día a día. Además, esta expone las condiciones de su movilidad y los peligros a los cuales se exponen, complementado o incluso corroborando la información obtenida a través de las entrevistas.

Entre algunas de las limitaciones podemos mencionar que al menos en tres de los seis casos estudiados, los participantes se movilizaban de manera más segura, lenta o protegiendo a la investigadora, lo cual cambiaba su práctica, no obstante tras algunos minutos de conversar y observar mi habilidad para movilizarme como ellos, volvían a reanudar como habitualmente lo hacen.

Tabla 23: Resumen de la experiencia de los dos tipos de usuarios

		Grupo 1	Grupo 2
Trayecto	Tiempo	Máximo 2 horas al día Mínimo: 20 minutos al día.	Máximo: 10 a 12 horas al día Mínimo: 5 a 6 horas al día
	Distancia	Realizan de dos a cuatro viajes Máximo: 9.6 km / Total: 20km Mínimo: 1 km / Total: 4km Menor exposición al sol	Realizadas en múltiples viajes. Máximo: 2.5km/ Total 68 kilómetros Mínimo: 1km/ Total 30 kilómetros Mayor exposición al sol
	Origen	Zonas residenciales Las suben o bajan desde sus departamentos por el ascensor.	Suelen ser zonas más inseguras (espacios sin vigilancia de ningún tipo) bajan sus bicicletas desde el piso en el que se encuentre.
	Destino	Algunos cuentan con condiciones para poder asearse- Baños o duchas – estacionamientos exclusivos para bicicletas, por lo que no necesitan cadena.	Lugares de aseo o descanso en espacios y lugares públicos. Las amarran a postes o sus compañeros y conocidos las cuidan.
Barreras de accesibilidad	Resumen	Se presentan de dos a cuatro barreras de accesibilidad	Se presentan de cinco a siete barreras
	Físicas	Desniveles Cierres por mejoras Presencia de colinas	Distancias a recorrer Inexistencia de áreas verdes o sombras para descansar
		Las características de los recorridos cambian de acuerdo a la lejanía o cercanía de sus hogares con su espacio de trabajo. Cuanto más cercano son áreas residenciales completamente asfaltadas, mayor presencia de áreas verdes y ciclovías así como de seguridad. Aquellos que se encuentran más alejados, se presentan más tramos o espacios donde predominan trochas, zonas sin mucho movimiento de vehículos y gente, falta o poca iluminación y seguridad.	
		Mal diseño, estado inexistencia o discontinuidad de ciclovías. Calidad de infraestructura urbana deficiente: Pistas mal asfaltadas o sin asfaltar. Huecos y baches en el camino.	
Organizacional	- Poseen horarios establecidos por sus empresas, de entrada y	- Movilidad depende de la demanda. - Dificultad de ingresar a edificios - Ser castigado por la empresa para	

		<p>salida.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiempo de espera en semáforos - Códigos de vestimenta 	<p>no movilizarse por una hora.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de productos a entregar - Enviarlos a otros espacios que no se desea. - Problemas con serenos de la municipalidad - Funcionamiento de la aplicación solo en algunos distritos de la ciudad.
		- Condiciones establecidas por las instituciones y organizaciones para las que trabajan	
	Temporal	-	Esperar por pedidos Calor
		Noche: Mala iluminación - accidentarse o sufrir un robo Espera en semáforos	
	Tecnológico	NO SE IDENTIFICA	<ul style="list-style-type: none"> - No puede controlar la aplicación - Problemas con la bicicleta
	Financiero	NO SE IDENTIFICA	<ul style="list-style-type: none"> - Recibir pocas propinas. - Imposibilidad de comprarse alimento o una moto
	Humano	NO SE IDENTIFICA	- Distancia = cansancio
	Sociocultural	Las limitaciones que se presentan se dan en base a su condición de ciclista.	<p>Limitaciones se generan en base a su condición de ciclista, migrante venezolano y delivery: Exposición a ataques xenofóbicos y mayores probabilidades de ser víctima de robo.</p> <p>En general, lidian con una mayor cantidad de peatones y vehículos.</p>
		<p>Lidiar con Autos privado o públicos estacionados en ciclovías</p> <p>Salida entrada de pasajeros y cobradores</p> <p>Lidiar con autos privados, taxis, combis, buses de transporte público, motos, scooters, mototaxis, buses interprovinciales, hormigoneras y peatones.</p>	
Estrategias y tácticas	Tipo de bicicleta	<p>Rúteras / montañeras</p> <p>Con arreglos que les ayuda a facilitar su movilidad – ya sea menos esfuerzo, más velocidad y/o resistencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Montañeras - Sin arreglos, solo cuando estos suceden. – la mayoría son pesadas
	Vestimenta	Uso de ropa según la trayectoria que realicen: de oficina o deporte.	La ropa la usan todo el día, holgada / informal / deportiva.
	Elementos de seguridad/ protección	SI. La mayoría usa casco y luces.	<p>La mayoría no usa ningún elemento de seguridad.</p> <p>En menor medida: uso de forma performativa - estética “presentación profesional de delivery” mas no como necesidad.</p> <p>Dejarla en espacios seguros, que alguien más la vigile y reunirse en grupos</p>
	Uso de espacios	Lugares más cortos y adrenalinicos donde tengan menores problemas, sea con	Tienden a movilizarse por la zona eligiendo sobre todo el distrito. que consideran más seguro, para poder

		semáforos o técnicos: como pincharse las llantas o quedarse atacados.	dejar y llevar sus herramientas de trabajo,
		Conocimiento de la ruta y cuáles son los problemas frecuentes o recurrentes en cada lugar, como la presencia de baches/ huecos. Conocen los lugares por donde deben moverse	
	Movilidad	Poseen una ruta fija. Tienden a moverse por las vías principales, con mayor cantidad y tipo de vehículos: autos particulares, taxis y transporte público. Solo cuando no se encuentran apurados escogen calles paralelas para realizar su recorrido.	Tienden a moverse por calles paralelas, con poca presencia de vehículos. Se movilizan principalmente por ciclovías. No tienen una ruta definida Cuando se movilizan en pistas congestionadas suelen utilizar la vereda o el lado derecho de la pista.
	Actores con los que suele negociar / interactuar	Negocia principalmente con autos privados Interactúan especialmente con autos privados y, en menor medida, transporte público y motos.	Con otros ciclistas y peatones Interactúan principalmente con peatones y otros ciclistas. En menor medida taxis y autos privados

Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 6

NARRATIVAS Y REDES

El presente capítulo abarca las narrativas; significados simbólicos, que los usuarios de cada tipo han construido como base justificativa sobre la elección de este vehículo, así como las redes de sociabilidad o interacciones con sus otros similares que se basan en su experiencia de movilidad en bicicleta por la ciudad. Tanto las primeras como las segundas son negociaciones grupales que responden a sus necesidades particulares de clase o grupo que les ayuda a reforzar, justificar y así continuar con su movilidad en bicicleta. A través de las cuales se observan claramente las diferencias entre ambos tipos de usuarios desde una mirada meso, grupal.

Para las narrativas, se analizaron las respuestas dadas en las entrevistas semiestructuradas, las cuales reflejan la influencia de las características socioeconómicas en su manera de entender y de crear nuevos significados en base a esta práctica. En cuanto a las interacciones, se realizó seis observaciones participantes en dos grupos ciclistas de cada tipo de usuario para entender las relaciones que establecen entre ellos. Esta se relaciona con hallazgos de anteriores estudios sobre la influencia de las características socioeconómicas o “hábitus de clase” (Steinbach et al. (2011) en la formación de discursos (Ciudadanía ciclista de Aldred 2012, Anantharaman 2017) y redes (Aldred 2013b, Lugo 2013, Salas 2018, Perez & Landin 2019) especialmente en los commuters, usuarios profesionales de clase media.

Este capítulo complementa la información anteriormente expuesta y termina de responder así a la pregunta de investigación al presentar negociaciones individuales, de tipo simbólico, así como grupales que desarrollan en base a experiencias similares para lidiar con algunas de las barreras de accesibilidad que se presentan en su movilidad individual. Donde, desde la escala meso, grupal, se observan otras diferencias existentes entre ambos tipos de usuarios.

Las principales conclusiones del capítulo son que ambos desarrollan narrativas morales como estrategias individuales con impactos a nivel individual, social y global; no obstante, el commuter la relaciona a su condición

de ciudadano ciclista; mientras que el delivery desde el laboral y migrante. Y, en base a sus interacciones, construyen espacios seguros, donde refuerzan su identidad, intercambiar información y construyen estrategias grupales que responden a las barreras que experimentan a la hora de moverse; por un lado, el del commuter, es construida en base al uso de redes sociales, donde sus participantes se reúnen en su tiempo libre para exigir respeto e infraestructura para evitar accidentes de tránsito.

En el primer apartado del capítulo se explican las narraciones e interacciones del primer tipo de usuario, de aquel que la utiliza como medio de transporte. En el segundo nos centramos en las narrativas e interacciones del segundo tipo de usuario, el delivery. Y, se finaliza con las conclusiones de este capítulo.

6.1 Tipo 1: Uso de la bicicleta como medio de transporte

La sección se compone de dos subsecciones. En la primera se analizan y describen las narrativas de quien la utiliza como medio de transporte que la construye en base a su experiencia, características socioeconómicas e interacción con otros. Y, en la segunda, nos enfocamos en las redes de sociabilidad que establece, observando las interacciones de un caso en particular, el grupo Bicicommuters, para entender su papel en la continuidad de su práctica.

6.1.1 Narrativas: Quien se moviliza en bicicleta es un agente de cambio

Aldred (2010) con su concepto “ciudadano ciclista” describe cómo los usuarios de bicicletas han construido discursos en base a valoraciones morales, que se basan en valores “burgueses”, de personas de clase media; que es posible por el desarrollo de un “habitus de clase”; es decir, disposiciones particulares adquiridas (Steinbach et al. 2011) y la influencia del entorno, especialmente con la interacción con otros ciclistas (Anantharaman 2017), las cuales legitiman su movilidad frente a otros, especialmente dentro de

sus grupos sociales, y les provee confianza para continuar con su uso. Las narrativas abarcan tres niveles: el personal – individual o micro - , donde se resalta el autocuidado personal-; el nivel social, donde su movilidad es una medida que ayuda a mitigar los problemas que afectan a la sociedad, disminuyendo la contaminación local y evitando accidentes de tránsito y a nivel global, donde se relaciona con el cuidado del medio ambiente. En nuestra investigación se observan respuestas similares en las que resaltan algunas particularidades de nuestro contexto social y urbano.

6.1.1.1 Nivel personal: Movilidad en bicicleta como autocuidado

Se ha identificado en las entrevistas que los usuarios aluden a la movilidad en bicicleta como una forma de autocuidado y de mejora en sus vidas (Aldred 2010) pues les ha permitido ahorrar tiempo y dinero en ejercitarse, desestresarse, mejorar su concentración, disfrutar del tiempo de movilidad, conocer la ciudad y mitigar enfermedades o problemas de salud – problemas de espalda, sedentarismo, adicción a drogas - que los ha convertido en personas más productivas, alegres, eficientes, responsables, saludables, sensibles y autosuficientes.

“(…) sonara un poco trillado pero con la naturaleza y eso es descubrir que uno tiene un lado más naturista, más florcitas por así decirlo que no es muy común y que uno es reacio a descubrir en uno mismo, esa sensibilidad de humano que a veces se ha perdido tanto con el día a día.” (Mariano, 27 años, Tipo 1)

“Bueno, el principal cambio positivo es que me ha cambiado mi vida en 360 grados. Y esta es una parte de mi vida que no me da vergüenza contar porque ha sido parte de mi pasado y tampoco es un pecado. Yo tuve un problema de adicción a las drogas, especialmente a la cocaína, y he entrado y salido de psiquiatras, psicólogos, grupos de autoayuda, rehabilitación, todas las cosas que te puedas imaginar, pero lo que me ha ayudado a mí a salir de eso y dejarlo, es la bicicleta. Gracias a ella ya llevo tres años completamente limpio y más tranquilo, sin deseos de consumir. Cuando tú estás en este problema, la abstinencia es terrible, tiemblas, sudas, no puedes hacer nada y claro me costaba cuando usaba la bicicleta el primer medio año pero de ahí me daba cuenta que me despertaba, y que me hacía sentir esas sensación de poder que era usual de la cocaína, y me ayudó a sobrepasar la parte de abstinencia que es la más pendeja. La bicicleta me ha devuelto la vida, el enfoque, la

sensación de control que había perdido, y eso que solo lo he usado por estos lugares, aun no me animo a ir más lejos pues me da un poco de miedo. Ese es el aspecto más positivo que me ha dado la bicicleta y negativo, diría que ninguno. Para mí, es perfecta (...) estaba conversando con una chica que me acuerdo que se estaba dedicando al ciclismo profesional, se estaba metiendo al IPD, estaba haciendo pruebas y todo y me decía que también la bicicleta le había ayudado mucho. Después de vez en cuando conversaba con ella porque me la quería gilear, porque también hacía fotografía, y después me comentó que ella había sufrido de anorexia por 7 años y que la bicicleta le había ayudado a superar su problema y claro, yo le conté la mía y así, cuando te enteras de esas cosas, ves que la bicicleta es algo más personal que político, claro, lo puedes volver así, pero al final el significado lo descubre cada uno". (Antonio, 28 años, Tipo 1)

Dicha movilidad se relaciona con filosofías de vida que los individuos han desarrollado en base a su experiencia, donde resalta especialmente el rechazo a buscar aprobación externa, status, consumo y llevar, de acuerdo a ellos, una vida más sencilla y conscientes frente a las desigualdades sociales; es decir, relacionado a lo mencionado por Furness (2005), un rechazo a la cultura del consumo, individualismo y capitalismo.

"Pero esa visión de que estoy en mi auto y por tanto nadie me jode es la que hace que la gente crea que es lo mejor y por tanto la gente debe de respetarlo porque tiene el derecho de que lo que pase afuera no me interesa, por estar en un auto. Es un tema del acomplejamiento, el auto definitivamente es un tema de status y está marcado en el subconsciente de, bueno, en realidad es algo global, tengas un auto más chévere, las chicas te ven más, los chicos te ven más, etc., etc., típico. La típica chica que está con muy poca ropa lavando un auto o también de los chicos que se ven súper elegantes subidos en un auto, al auto se le pone un alto status y eso no cambia y es por eso que está permanentemente en eso y las empresas lo saben y va a tener que pasar un largo tiempo para que los otros medios le puedan ganar el mercado de consumo, a los autos, va a pasar mucho tiempo pero la cosa no es tampoco sacar al auto de la figura, no es sacar al auto porque es un medio súper práctico, no te cansas, puedes transportar muchas personas ahí, transportas con mucha más facilidad tus cosas ahí, pero usarla de manera tan agresiva, ese es el problema, usarlo para todo, conozco gente que se va a comprar el pan en auto, ¡el pan! Y siento que es por flojera y por lucirse, nada más y apenas sale un nuevo auto, lo quieren, al igual que un celular, entonces por eso digo que es un tema de status, pues este da status y por lo tanto demuestro que tengo más y soy mejor que tú." (Mariano, 27 años, tipo 1)

“(…) la bicicleta me ha ayudado a ser mucho más consciente de las personas y lo que pasan en su día a día, las dificultades, entonces ahí te pones a pensar que todas las cosas que te han enseñado, no tienen sentido, porque mejor es ser feliz, teniendo una vida sencilla y haciendo bien a los demás y el auto no entra en esa lógica.

¿Me puedes explicar un poco mejor a que te refieres con lógica?

Cuando llegas a una edad, o creo que llegas a un punto de tu vida en el que ya has conseguido más o menos todo lo que querías, en término de posesiones materiales, te das cuenta que eso no te llena y, que necesitas ver otro tipo de cosas para recién valorar la vida o que otras cosas te pueden hacer igual o incluso mucho más feliz de lo que habías imaginado. Entonces ahí (con la bicicleta) empecé a adoptar una filosofía de vida más simple y tranquila, lo que podría llamarse minimalista, que es el vivir contento con lo poco que tienes o con lo que tienes sin tanto deseo de las cosas materiales. Aún estoy en ese proceso pero sí he notado que antes si me habría preocupado o habría estado pendiente de la última tendencia del auto del año y cosas así, en cambio ahora tengo cabeza para pensar en otras cosas y estar más tranquilo con lo que tengo.” (Santiago 29 años, tipo 1)

6.1.1.2 Nivel social: “la bicicleta hace individuos más pacíficos y si tienes más individuos pacíficos, tienes sociedades más pacíficas”

Quienes se movilizan en bicicleta consideran que aparte de tener un impacto individual también lo tiene a nivel social, ya que pacifica la ciudad tanto de la violencia vial y estructural de nuestra sociedad. Consideran que el optar por la bicicleta deriva en la no repetición de patrones de comportamiento donde se busca perjudicar al otro. A comparación del hallazgo de Aldred (2010) donde los individuos cuidan a los demás evitando accidentes de tránsito, que también se desprende de estas narrativas, en el caso peruano, se alude a comportamientos culturales que afectan a nuestra sociedad en general, como el caso de la “viveza” o “la criollada”, donde la personas aprovechan ciertas situaciones para obtener ventajas personales sin importar el daño que provoquen a otros. En ese sentido, la bicicleta es considerada como un medio que ayuda a observar y vivir de manera directa y práctica esta conducta, ya que al suceder en todos los ámbitos sociales, la movilidad no es la excepción, donde se impacta a poblaciones vulnerables, como adultos mayores, niños e incluso ellos mismos.

“Porque eres tú, tu bicicleta y tu ambiente, te das cuenta de los alrededores, sonará bien gay esto, pero te das cuentas de las flores, plantas (risas) saca tu lado sensible, y a partir de eso puedes pensar en otras cosas o en otras personas y así todo es una cadena. No solo te centras en el yo, yo, yo, sino en los demás, en no hacerle daño a nadie, en no aprovecharte de los demás o en no tratar de sabotear al otro, que creo que es muy del auto eso, tratar de no ser el huevon a quien dejan esperando en una esquina hasta que alguien se apiada y te da el paso. De eso me he dado cuenta, vives más tranquilo, en paz contigo, con los demás, sin estar a la defensiva o con las ganas de querer chocar al otro carro, renegando (...) [cuando iba en auto] antes venía a alguien pedirme limosna o venderme un caramelo y decía no, no, en cambio ahora siento más disposición a ayudar y eso lo he notado desde que uso bicicleta porque cuando vas por la calle y te pones en una situación de riesgo o de vulnerabilidad ahí te da miedo perder lo más preciado, que es la vida, entonces estar en bicicleta es un constante riesgo, porque te caes mal y puedes rajarte la cabeza y listo, alguien te choca y sales volando, así de simple y así de riesgoso es, entonces cuando te pones en todos los escenarios posibles, te preocupas por ti, luego caminando vez como una anciana en una esquina está tratando de pasar y los carros pasan y pasan y ni la notan, pero yo sí, entonces me pongo en sus zapatos. Es como si en la bicicleta tuvieras otro tipo de visión del ambiente, donde notas más a las otras personas y a los otros seres vivos. En cambio el auto está relacionado a este tipo de personalidad tóxica, donde te crees el dueño del mundo solo por tener carro, o tener un poco más de dinero que alguien más y no tienes valores ni empatía por otros” (Santiago, 29 años, Tipo 1)

“(...) yo soy un agente de cambio, yo lo estoy demostrando con mis acciones. Pero también no lo siento tan noble porque para mí es fácil, entonces, no diría que para todos es así, porque no sé si a todos les gusta la bicicleta pero me gusta convencer a los que puedo que anden en bicicleta, de hablarles y siento que ese agente de rol de cambio me da esa identidad que te cambia un poco el chip (...) desde que manejo bicicleta, me he dado cuenta que le tomo una mayor importancia a las reglas de tránsito y no solo a las reglas que, a las estrictas de que si la violas o la respetas. Si no un poco más las de convivencia, la de no cerrar el paso, la de no ir a las ganadas, y estar, ese tipo de cosas, siento que desde que manejo bicicleta me he convertido en un conductor de auto más tranquilo, no me estreso, claro si es que voy tarde, claro que me estreso pero no estoy en esa necesidad de ganarle a los demás, pero yo creo que esa forma de pensar es algo colectivo que por ejemplo ahorita que están tocando (ruidos de claxon), ese comportamiento es colectivo, no es individual, es medio contagioso porque todos están a las ganadas y nadie quiere ser el tarado que se quiere dejar ganar, entonces todos están cerrando a todos, y yo creo que particularmente la bicicleta me ha ayudado a cambiar ese chip.” (Felipe, 27 años, Tipo 1)

Así como ser un ciudadano conocedor de la ciudad (Aldred 2010; Green et al. 2012):

“Con la bici he descubierto muchos más parques de los cuales no sabía y cuando me paseaba decía “diablos, no sabía que esto existía, ¿esto es Lima?” (...) descubrir la belleza de la misma ciudad, también que uno está conectado con la ciudad.” (Mariano, 27 años, Tipo 1)

6.1.1.3 Nivel Global: “Pensar en generaciones futuras”

Finalmente, los usuarios mencionan su impacto a nivel global o macro, relacionado al activo cuidado del medio ambiente (Furness 2005, Aldred 2010; Steinbach et al 2011, Green et al. 2012, Anantharaman 2017), que implica, a su vez, la preocupación por otras generaciones.

“Yo creo que toda la idea bueno, no sé si me has captado toda la idea pero creo que si todo va del hecho de donde estamos viendo como ciudad y como sociedad o sea, digamos la idea que tenemos de progreso o que hay es muy simple. Yo progreso si tengo una casa propia o un carro propio, pero tratemos de imaginar una Lima de diez millones de habitantes donde cada habitante tenga una casa y un carro nuestra ciudad no es sostenible así que de una u otra forma tenemos que buscar la forma de cambiar nuestra ciudad y adaptarla para que las generaciones venideras reciban un mundo más saludable.” (Jaime, 27 años, Tipo 1)

Estas narrativas afines a determinadas ideas y significados se han desarrollado en base a sus experiencias como ciclistas y, sobre todo, a sus condiciones sociales, especialmente la posición socioeconómica que genera un set determinado de disposiciones o hábitos semejantes (Steinbach et al. 2011). Estos discursos, construidas en base a la diferencia con los usuarios de auto privado, funcionan como “distinciones defensivas” (Anantharaman 2017) estrategia individual y grupal que los diferencia de otros y refuerzan su movilidad, al ser presentada y sentida como una decisión libre, un estilo de vida y de consumo que vela por el bien común. Esta ayuda a lidiar con el trato recibido a la hora de movilizarse, parte de la barrera sociocultural, para continuar con su uso. Estas son, a su vez, base para futuras interacciones con ciclistas similares ideas y percepciones.

6.1.2: Interacciones: “Me sentía solo y empecé a buscar grupos”

Según el trabajo de campo, de las diez personas entrevistadas siete de ellos participan o participaron en algún grupo ciclista. Conforme a ello se identificó dos formas en que establecieron relación con estos grupos. La primera fue la conexión previa con un ciclista, especialmente de su entorno social, como novia o amigo, que los animaron no solo a movilizarse en bicicleta, sino también a participar en estos grupos.

“Claro, Bicicommuters, conozco ese grupo. Cuando mi novia estaba montando bicicleta ella empezó a buscar y halló a ese grupo ciclista y me dijo “oe vamos”, “ok, vamos”, ahí conocí a Tomas, a Esteban, Carlos, Daniel y todos, y con ellos empecé a perder el miedo de montar porque íbamos en mancha y es muy curioso de que las personas que empiezan a montar bicicleta son de personas de mente abierta, y son gente de tanta mente abierta que la solidaridad abunda el cariño el carisma abunda y eso también hace que uno diga “ok, me gusta, quiero hacerlo”. Esos grupos son útiles no solo para conocer a personas que quieren cambiar las cosas y hacer las cosas distintas sino también de poder, además de perder el miedo a la bicicleta, conocer nuevas rutas y con eso redescubrir la ciudad. Y eso es lo importante de la bicicleta que te ayuda a redescubrir otras partes y te hace dar cuenta de que la ciudad no es chica.” (Mariano, 27 años, Tipo 1)

“Bueno, a Bicicommuters conozco porque a mi enamorada le gustaba ir ahí, al principio salimos con los Bicicommuters y de hecho esa es una actividad que ella hacía con la bicicleta y que a mí también me gusto y los demás grupos ya van llegando porque cuando te pones a buscar bicicleta en Google o en Facebook te empiezan a llegar la publicidad de todos pues y también cuando empiezas a salir con esas personas, también te aparecen como grupos o personas recomendadas. El Facebook tiene mucho que ver.” (Carlos, 25 años, Tipo 1)

La segunda, fue por iniciativa propia, donde los usuarios buscaron activamente relacionarse con ellos, a través de la búsqueda de grupos y páginas en redes sociales, sobre todo, Facebook, debido a se sentían solos, extraños y diferentes en la ciudad, por no contar con conexiones previas ni ciclistas en su entorno cercano, por lo que las buscaron para conocer otros ciclistas e imbuirse más en esta subcultura.

“Cuando recién comencé a usar la bicicleta para movilizarme al trabajo, empecé a adoptar el ideal de bicicleta y empecé a sentirme que era un

ciudadano que se movilizaba en bicicleta y eso me hizo buscar en Facebook más o menos qué páginas hay, que grupos hay, o sea me sentía un poco diferente, entonces siempre era un tema de conversación que me hizo adoptar como una identidad de ciclista (...) y ya algunas personas incluso les caía pesado entonces a partir de eso empecé a buscar grupos de ciclistas, me entere cuales eran la tiendas para ir a reparar mi bici y bueno, buscando empecé a dar con páginas: como Cicloaxión, Actibicimo, Lima en Bici, el Femem Bikers, a todos les daba like y vi que hacían eventos entonces dije “empezaré a ir a estos eventos para conocer gente pues” y en esos eventos, en Cicloaxión y Actibicimo empecé a frecuentar a un amigo que se llama Esteban (...) yo recién me había comprado una montaña, pero que me la robaron, y me compre una fixie, porque me gustaba la estética de la Fixie pero no lo tenía con piñón fijo, sino libre y era como una bicicleta normal, pues tenía los frenos así, y la usaba normal. Entonces en una bajada de Actibicimo yo ya estaba con esa bicicleta y me encontré con Esteban y él estaba en una bicicleta igualita, y me dijo: “oye, hay un grupo que se llama piñón fijo, Perú”, que ya no existe, pero ahora ha derivado más o menos en lo que es la Mafia ahora y me dijo que vayamos a una salida y fui y me di cuenta que eran unos locazos que hacían unas salidas así brutales pero me gustó su filosofía de vida, de porque manejan la fixie y la verdad yo decía “no, que miedo” pero me atreví y cambie, y de ahí empecé a adoptar también la identidad de ellos, de no salir tanto a montar bicicleta en mayas sino en jean arremangado, unos traps y ya, sino que esa fue una fase de mi vida donde pertencí a ese club por moda, una especie de moda y ya saliendo en ese grupo, posteriormente, el mismo Esteban me invito a una salida de Bicicommuters, cuando Bicicommuters aún no era tan grande como es ahora, sino que era la misma gente, todos se conocían, la mayoría eran ingenieros civiles de la catu, entonces me uní a su grupo y me caían, y me hice amigos de todos, nos hicimos patas y de ahí ya empezamos a salir y empecé a conocer a otra gente y después el chino, (nombre) tenía una ruter, él tenía una Chinelli, y él una vez que invito a una salida así de entrenamiento y yo fui con una Fixie y sentí que no iba a su ritmo, entonces dije a ver voy a probar una ruter y me compre otra ruter, y le empecé a tener cariño y, le compre las cosas especiales y todo y así poco a poco, con la gente que iba conociendo veía si me gustaba su estilo o no.” (Felipe 27 años, Tipo 1)

Muchos de los entrevistados buscaron establecer contacto y relación con algún grupo ciclista. Dada la gran cantidad de estas en la ciudad, así como la variedad de acuerdo a su naturaleza, perfiles, fines y dinámicas, elegimos al grupo Bicicommuters para describiremos y analizar sus interacciones grupales.

Tabla 24: Mapeo de redes y grupos ciclistas en la ciudad de Lima

Nombre	Tipo
La Red Bikers	Ciclismo Deportivo
Lady Biker Perú	Ciclismo Deportivo
Free Bikers Peru	Ciclismo Deportivo
Ciclistas del alba	Ciclismo Deportivo
Cultura de Bici	Iniciativa pública
Bicilibres	Ciclismo urbano
Actibicimo	Ciclismo urbano
Bicicommuters	Ciclismo urbano
Sosten.ibles	Ciclismo urbano
Cicloaxión	Ciclismo urbano
Círculo protector de las Huacas	Ciclismo urbano
Cicleando en Lima	Ciclismo urbano
Enbiciados	Ciclismo urbano/deportivo
Fixed Mafia	Ciclismo recreativo
Total	14

Fuente: Páginas de Facebook. Elaboración propia

Bicicommuters fomenta el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad realizando actividades grupales semanales de ocio como: conocer lugares históricos, salir a comer, realizar juegos grupales, picnics, etc., a comparación de otros que se enfocan en realizar intervenciones en el espacio público como forma de protestas mensuales (Rojas et al 2018) ¹⁹. Además, cuando se analiza el nombre del grupo indica su naturaleza o perfil: “bici”, diminutivo de bicicleta y “commuter” palabra en inglés que significa persona que se moviliza hacia su trabajo. Las redes sociales han sido un elemento clave para creación del grupo, así como para su continuidad:

“Al comienzo solo era algo recreativo porque extrañaba esto de montar bici con amigos, porque ya no lo haces, porque uno cuando quiere montar bici, lo hace solo, no es normal encontrar amigos que salen o no todos lo pueden hacer, entonces dije, sería bacán lograrlo entonces ¿Cómo lo hago? Que hago para que la gente lo quiera hacer y se pueda apuntar, “ya, tengo que armar un plan chévere” y de ahí dije que iba a descubrir nuevos cafés en Lima, en bici, y la gente fácil por querer conocer, experimentar se apunte, entonces lo puse como post en Facebook, y ese es un buen termómetro ahí, y toda la gente respondió, “si, buenaso”, “vamos” como 100 likes, ya, pero de ahí, todos querían ir pero la hora de la hora, se presentaron 6, para que veas como es la gente del pensamiento a la acción, entonces, eso siempre ha pasado pero lo vivimos todos los días entonces nos fuimos a la cachina a un bar,

¹⁹ Como el grupo “Masa Crítica” movimientos considerados manifiestos públicos, que se realizan una vez al mes para exigir infraestructura y mejores condiciones de movilidad en bicicleta en la ciudad.

porque ahí tenía un contacto que nos dio una mesa y ya, celebramos la primera salida (entra llamada) y bueno, había un amiga que no montaba bici, de todos la que menos montaba era Cecilia, y Cecilia, que no es una persona físicamente activa, no tiene mucho físico, le costaba bastante y aparte tenía miedo, pucha al comienzo ella era la que nos hacía ir despacio, y teníamos que esperar, y ahí empecé a pensar “pucha, deberíamos de incluir a esa gente que no tiene como que físico para hacerlo o la experiencia para hacerlo e irles enseñando, darles los tips y poco a poco vayan mejorando”, entonces así fue como se fue transformando la idea de abrir e incluir a más gente, pero de nos dimos cuenta que había un proceso de cambio, porque por ejemplo, Ceci que era una persona muy temerosa en las calles, se convirtió en una chica súper aguerrida, empower total, y se metía entre los carros, y paraba a los micros, y dejaba pasar a la gente y al final ayudaba a los nuevos después, y ver ese proceso, y ha ocurrido con nuevos Bicicommuters nos ha hecho dar cuenta de que, no solamente te conviertes en un ciclista urbano, en un Bicicommuters, sino que también, al descubrir este estilo de vida, lo quieres transmitir a otros, entonces te vuelves en un agente de cambio para Lima porque comunicas esto, tratas de convencer al resto, les muestras, les explicas los beneficios, los ayudas incluso en las salidas de Bicicommuters o de manera personal a poder salir, entonces esta gente ya no es solo ellos mismos, sino que tiene un efectos en otros, sino que es un efecto tipo cadena, que quisiéramos que siga replicándose, y a eso apuntamos como estrategia general para seguir aumentando el número de personas que se movilicen en bici en Lima.” (Tomás, 27 años, Bicicommuters)

Se reúnen desde el año 2016 todos los miércoles en varios puntos: El Pentagonito – San Borja-, ciclovia de Salaverry – San Isidro y parque Kennedy – Miraflores, para integrarse en el parque Combate de Abtao, en el distrito de San Isidro, del que se movilizan en grupo hacia un destino establecido. Estos encuentros son organizados y planeados previamente, por el fundador y co-organizadores, quienes establecen rutas y la actividad. Estos son abiertos al público, donde cualquier persona puede participar; no obstante, se observó que la mayoría son hombres jóvenes profesionales que trabajan en empresas ubicadas en distritos de Lima Centro.

La mayoría viste con ropa informal o deportiva, seguida de aquellos con ropa formal, de oficina. El tipo predominante de bicicleta es la ruter, seguida por la de paseo, montañera, BMX y, en menor medida, plegables. La mayoría cuenta con los elementos de seguridad básicos como casco, cadena y luces, también se observan varios que usan chalecos reflectores y guantes.

Fotografía 15: Participantes grupo Bicicommuters



Fuente: Página oficial Bicicommuters. Fecha: 22 de octubre 2018

Este grupo tiene una dinámica particular: uno o dos integrantes presentan al grupo, su finalidad, los nuevos participantes se identifican, se anuncian temas relacionados al uso de la bicicleta en la ciudad – como la ley del ciclista, proyectos, etc. - y la actividad a desarrollar, mientras que los demás escuchan en silencio alrededor. Se comienza el recorrido cuando ellos lo indican, donde dos o tres personas se colocan al inicio para guiar la ruta; mientras que los demás se mueven y agrupan detrás. Cuando se da el caso, otros integrantes se ponen en las paralelas del grupo para proteger a los demás obstruyendo el paso a vehículos.

Durante el trayecto conversan entre sí sobre su trabajo, viajes, pero la mayoría conversa sobre la bicicleta, sus experiencias, tiendas, recorridos que han realizado, problemas que han enfrentado, elementos que deben usar, costos, de otros grupos ciclistas, marcas de bicicletas, etc. Grupalmente se movilizan principalmente en la pista o ciclovías, respetando las señales de tránsito y avisando unos a otros sobre la presencia de baches, huecos, carros, etc.

Fotografía 16: Salida Bicicommuters, respetando las señales de tránsito



Fuente: Página oficial Bicicommuters. Fecha: 2 de agosto 2017

Sus actividades buscan desarrollarse en el espacio público donde, hasta el momento que en se realizaron las entrevistas y el trabajo de campo, no han registrado ni mencionado algún problema o incidente con autoridades, trabajadores de seguridad ciudadana u otros. Por el contrario se ha observado que cuando la cantidad de participantes es numerosa, los agentes de seguridad han cuidado a los ciclistas, poniéndose delante de los carros o señalizando pare cuando el semáforo se encontraba en verde. O realizaban señales de aprobación con sus pulgares arriba. Los peatones y conductores se sorprendían del número de personas que éramos, algunos grababan, tomaban fotos, levantaban pulgares o comentaban entre sí.

Fotografía 17: Grupo Bicicommuters con un serenazgo de la Municipalidad de San Isidro



Fuente: Página oficial Bicicommuters. Fecha: 4 diciembre 2017

Así mismo, varios participantes cuentan con contactos que les ha ayudado a crear alianzas e intervenir en políticas urbanas (como otros grupos ciclistas que existen en la ciudad). Por ejemplo, de las tres oportunidades que participé, en la primera, se aliaron con la empresa “Easy taxi”, de la que consiguieron, de manera gratuita, chalecos reflectantes que fueron repartidos entre los participantes. Y, en la tercera, informaron y pidieron voluntarios para participar en la construcción de una propuesta de ciclovía, en el cruce de la avenida Javier Prado con la avenida Arequipa, para el alcalde.

De esa manera, este grupo, al igual que otros creados por commuters, se afianza y cobra legitimidad gracias a las conexiones y recursos de sus integrantes y a su relación con usuarios de clase media y alta que, a partir de una necesidad y preocupación individual por su seguridad – que se deriva de las experiencias vividas de la barrera sociocultural - la convierten en un reclamo político (Novo de Azevedo & Jones 2013; Rojas et al. 2018); para exigir infraestructura y respeto, aludiendo a la bicicleta como una solución a los

problemas de congestión. No obstante, esta es una estrategia que les permite mantener su status en el espacio público (Anantharaman 2017).

El éxito de este grupo, así como de otros existentes en la ciudad, se basa en el papel que juegan las redes sociales en su creación y promoción (Salcedo-Torres 2016), y, sobre todo, por su rol estratégico en la continuidad y refuerzo de la movilidad de estos usuarios al ser espacios de reunión donde se comparten tips, información y experiencias (Chatterjee et al 2013), refuerzan identidades (Lugo 2013), se forman lazos de amistad, profesionales y amorosos, se realizan actividades y, sobre todo, son el soporte emocional para aquellos que se sienten aislados, no se animan o no están seguros con su decisión de empezar a usarla o continuar usándola en la ciudad. Es decir, son, junto a otros actores de su entorno cercano, esenciales para la formación de una identidad ciclista y la continuidad de su movilidad (Furness 2005, Chatterjee et al 2013, Aldred & Jungnickel 2014, Lugo 2013, Mancilla 2018).

6.2 Tipo 2: El delivery, quien usa la bicicleta como herramienta de trabajo

En esta sección nos centramos en explicar las narrativas e interacciones de aquellos que utilizan la bicicleta como herramienta de trabajo, los delivery, las cuales constituyen estrategias que les permite hacer frente a algunas de las barreras de accesibilidad que se les presenta en su camino.

6.2.1 Narrativas

Los delivery desarrollan narrativas en base al impacto tanto positivo como negativo de su movilidad en bicicleta enfatizando el que ha ocurrido a nivel personal y, en menor medida, grupal y global. Al igual que el anterior tipo, estas se fundan en valoraciones morales que los diferencia de otros compatriotas suyos, resaltando la honestidad y esfuerzo que requiere este trabajo que les ayuda a proveer a sus familias.

6.2.1.1 Nivel individual: “La bicicleta me ha enseñado a trabajar duro”

Su narrativa de movilidad se desprende básicamente de su condición de migrantes que trabajan, que les ayuda a compararse y separarse de sus compatriotas que están implicados en actividades delictivas. Para ellos, el movilizarse en bicicleta es una forma de trabajo dura pero digna, que también les permite estar al aire libre, sentirse libres (Fincham 2008), conocer la ciudad y realizar ejercicio físico.

“Bueno, representa básicamente mi trabajo, el instrumento que me da de comer, es como a un llanero, su pala, o sus herramientas para arar la tierra. Es una pieza fundamental para poder desarrollar mi trabajo. Sin eso, no soy nada, por eso soy delivery en bicicleta. Y bueno, claro, ha cambiado su significado porque antes para mí pasaba desapercibido, era algo, como te dije, que daba pena, pero ahora es algo que me da orgullo ser y hacer (...) yo estoy al aire libre disfrutando del día, claro a veces se pone pesado, eso no lo voy a negar, pero prefiero tener esa libertad de moverme y poder estar en físico, algo que muchas personas no lo logran porque vivimos en sociedades donde la gente solo está sentada frente a un computador y ahí queda todo. Al menos ahora puedo ver las cosas que pasa, sabe, veo a las señoras que vienen a pedir limosna, los loquitos que pasean por aquí, los niños que están vendiendo, a la gente pituca que los ignora. Al aire libre puedes ver mucho de lo que sucede en las calles y eso te da una idea de cómo son las personas (...) aprendí a trabajar duro (...) nos rompemos la espalda para ganar algo, por algo me vengo de los Olivos, sabe, y me quedo aquí unas 12 o 14 horas cuando no he logrado conseguir lo que debía un día antes, entonces, hemos aprendido de ustedes, a trabajar duro, y también con eso hay que romper un poco esta idea de que nosotros no trabajamos, somos vagos, tú, que has venido aquí, nos has visto aquí, y vamos a ver si logras sobrevivir el día que me acompañes. Te terminaré llevando en la caja, creo (risas).” (Jesús 28 años, Tipo 2)

También la relacionan con la capacidad de adaptarse, afrontar vicisitudes y adaptar una actitud más humilde y sencilla para ahorrar dinero y proveer a sus familiares en Venezuela.

“(...) al principio, era difícil ver a un venezolano en una bicicleta. Porque nosotros somos... un poco, que nos interesa mucho el status, no importa si no tienes dinero o si estas en las últimas siempre debes mostrar que estas bien, es como parte de tu dignidad, nos importa mucho las apariencias y creo que por eso también mi país se malogró. Siempre haciendo creer que todo nos iba bien cuando no era así. Bueno, por eso al principio era imposible que hayas visto a algún venezolano en una bicicleta, porque el venezolano noooo, debe estar en moto o carro, con zapatillas de marca, bien presentado, entre comillas, y no éramos lo

suficientemente humildes para decir ya por ahora estaré así y normal, ya no importa, así es la vida, tu familia no vive de tu status, entonces yo creo que ahora hemos cambiado el chip también esta experiencia nos ha ayudado a ser menos pedantes y ser más humildes y bueno, el utilizar la bicicleta es parte de eso, por eso ahora ves cada vez más Rappis o deliverys que son venezolanos y es por eso. Ahora hemos tenido que hacer que algo nos abra la cabeza y ahora vemos las mejores formas de poder ahorrar dinero. Y me he dado cuenta que esa idea ya lo tenían aquí hace tiempo, en esta zona donde hay empresas así y el status parece ser todo, hay personas que se vienen en bicicleta, y es bueno ver eso también, uno aprende, que al final es la calidad de persona lo que importa.” (Jesús, 28 años, Tipo 2)

6.2.1.2 Nivel social: "Si no hay trabajo para los peruanos menos para los extranjeros"²⁰

Resaltan que su movilidad en bicicleta es su trabajo que no solo impacta positivamente a nivel individual; o sea, solo a ellos, sino también a nivel social ya que contribuyen a la economía del país proveyendo un servicio que es necesario. Por eso, muchos de los casos de discriminación y xenofobia hacia esta población se basan, entre muchas otras razones, porque trabajan²¹. No obstante, pese a contar con una mochila de la empresa, que tiene una “placa” o identificación numerada en la parte trasera, y estar en una bicicleta, su presencia en el espacio público es considerada sospechosa o indeseada, lo que les expone a una mayor cantidad de situaciones de rechazo por parte de desconocidos.

“(…) una vez me toco que andábamos con un amigo, justo de aquí, estábamos en una ciclo vía que es para que vayan dos personas, o dos carriles, a cada lado y yo voy el que va hacia la pista, el que está en la vereda y un señor se pone a una distancia, se coloca al frente, entonces yo me pongo para el otro lado y el señor como que se pone a ese lado también, sabe, entonces estaba como metiéndose, o estaba como buscando problemas, entonces si uno frena, le puede hacer algo, pero entonces cuando yo seguía, el señor me grito y dijo que “bájate de la vereda, que debes estar en la pista” y yo le dije “no, tranquilo, señor, yo estoy frenando para que usted pase y usted se está metiendo” y “ah, que eres venezolano” y por ahí empezó y nos dijo algunas groserías por ahí,

²⁰ Ver Anexo 3: Peruanos protestan contra venezolanos durante manifestación en rechazo a Maduro.

²¹ Ver caso de etnografía móvil de Ramón (página 170)

yo también le respondí algunas groserías pero de ahí seguí, pero en aquel entonces no tenía la señalización la ciclo vía y yo le dije que solamente había espacio para los dos, para que el pase, le dije que se ponga tranquilo y que no me busque problemas y yo cuando le hable y escucho el acento ya me empezó a decir “venezolano que no sé qué”

¿Qué te dijo?

Ah, que me regresara a mi país, que veneco de eme, así, cosas xenófobas, pues.” (Sergio, 28 años, Tipo 2)

6.2.1.3 Nivel global

Así como el tipo 1, los delivery resaltan el poder de la bicicleta sobre el medio ambiente, que contribuye a no contaminar.

“Bueno, sí, eso es lo que me gusto porque a mí siempre me ha llamado la atención, o sea, yo no trato de contaminar mucho y la bicicleta es una muy buena opción. O sea, yo trato de reciclar y todo eso y creo que por eso la bicicleta es una buena opción, clasifico mi basura, y no se contamina”. (Sergio, 28 años, Tipo 2)

Entonces, estas narrativas les ayuda a hacer frente a la barrera sociocultural con la que lidian cuando deben movilizarse. A diferencia del tipo 1, que se basan en su condición de ciclistas, los delivery, las construyen en base a su condición laboral y, sobre todo, de migrante. No obstante, es importante resaltar que, a pesar que esta sean una estrategia individual que les motive a seguir usándola, como se observó en los anteriores capítulos, la mayoría de los delivery tienen una percepción negativa sobre la bicicleta debido al esfuerzo que realizan, la mayor exposición a robos, discriminación, problemas técnicos y accidentes de tránsito, por lo que, a comparación de Kidder (2009a), los delivery de nuestro caso de estudio no idealizan o romantizan el peligro, todo lo contrario, la consideran como un elemento estresante que reduce su productividad ya que deben movilizarse por determinados espacios o a velocidades bajas y medias.

6.2.2 Interacciones: “Rappi es un mini Venezuela”

Las redes y grupos de los repartidores de Rappi son numerosos, los cuales suelen ubicarse en distintos puntos de la ciudad. Los delivery suelen agruparse

con aquellos con quienes se sientan más afines en base a criterios como la edad y ciudad de donde provienen, y, sobre todo, a lugares estratégicos ubicados en el espacio público donde exista una mayor demanda de pedidos, usualmente aceras frente a supermercados, parques, etc., ya que el resto del tiempo están movilizándose solos realizando su trabajo.

Para analizar las interacciones que se han formado en base a su movilidad nos centramos en analizar las dinámicas de un grupo de delivery que se reúne en la ciclovía de la Avenida Salaverry en el límite de San Isidro y Jesús María, debido a la cantidad y diversidad de jóvenes deliverrys y la facilidad de ubicarlos dado a su uso constante de ese espacio.

“Bueno, sí todos somos venezolanos. Bueno nos empezamos a juntar porque por aquí salen pedidos, especialmente de los supermercados entonces para esperar o descansar nos ponemos aquí. Y empezamos a llegar uno a uno, y por el tema de los pedidos es que ya nos hemos empezado a hablar y conocer. Empezó por uno que se sentó un día acá a esperar el pedido o descansar y el otro se le juntó y así, y la mayoría tenemos entre 25 a 30 años, somos contemporáneos y la mayoría somos de provincias, no tanto de Caracas, entonces por eso que nos llevamos bien, también. Empezamos a hablar entre nosotros y ya creo que somos como una familia, o bueno para mí son como mi familia porque como yo no tengo a nadie, uno tiene el ánimo bajo y a veces ellos te escriben y te dan ánimos. Por ejemplo, tenemos un grupo de Whatassp, donde nos escribimos cada vez que tenemos un accidente o para avisarnos donde está saliendo más. Ahorita somos pocos, pero somos varios que nos movemos por este sector. Claro, habrán otros Rappi venezolanos que trabajan por aquí, pero en la mayor parte del tiempo nosotros somos los que pasamos más tiempo juntos” (Carlos, 29 años, Grupo 2)

En el tiempo que se reúnen aprovechan para descansar, sentándose en la infraestructura existente, jugar a través de sus aplicativos, conversar sobre diversos temas, realizar bromas, comer en grupo y sentirse acompañados. Este es un espacio familiar y seguro para ellos ya que comparten la edad, sexo, actividad laboral, y, especialmente, su nacionalidad y situación personal.

Fotografía 18: Delivery venezolano descansando mientras que los demás conversan



Fuente: Danae Román - 17 enero 2020

Entre todos cuidan sus herramientas de trabajo, las bicicletas y mochilas, las cuales no son entregadas por la empresa, sino que deben ser adquiridas por ellos mismos para comenzar a trabajar (Negri 2019). Debido a que varios no poseen cadena y para ahorrar tiempo, las dejan estacionadas sin asegurarlas a alguna infraestructura. Lo mismo pasa con sus mochilas que las dejan encima de una infraestructura, apiladas unas con otras para evitar cargarlas todo el tiempo. Estas son cuidadas de manera grupal mientras el dueño descansa, recoge un pedido o va a los servicios higiénicos.

Fotografía 19: Mochilas apiladas y bicicleta estacionada



Fuente: Danae Román García. 27 diciembre 2019

Así mismo, cuando tienen problemas técnicos con sus bicicletas, se ayudan entre ellos arreglándolas en conjunto, compartiendo sus herramientas y escuchando recomendaciones.

Fotografía 20: Deliverys arreglando una bicicleta



Fuente: Danae Román. Fecha: 27 diciembre 2019

A pesar que cada uno elige un espacio para realizar los pedidos, el aplicativo, por demanda del mercado, une de manera indirecta a los delivery. Por lo tanto, su agrupamiento no ha sido organizado ni calculado, sino que se ha dado de manera espontánea, por el encuentro y uso común de espacios, donde los usuarios han llegado de manera individual sin planificación o un acuerdo de antemano. Por eso, la formación o agrupamiento personal se da en base a la interacción cara a cara, cuando se conversa sobre la demanda o se pide ayuda, para luego fortalecerse a través del uso de redes sociales, principalmente Whatassp (Negri 2019, Del Bono 2019). Por eso, no existe una organización de por medio o una cabeza de grupo, ya que predomina la horizontalidad de los miembros.

“Bueno, los venezolanos somos muy conversadores, hacemos amigos rápidos, nos relacionamos rápido y simplemente al juntar, juntas 15 venezolanos en un mismo espacio, a esperar, pedidos, entonces obviamente se van a hacer panas, a ser compañeros, a cuidarse uno al otro y dejando diferencias a un lado porque hay venezolanos que si son muy malos, pero por lo menos, los buenos, tratamos de cuidarnos unos con otros tanto así que el día de hoy, dejo mi bicicleta en la parte de allá (señala donde están las bicicletas estacionadas en medio de la ciclo vía), por más de ocho horas sé que no le va a pasar nada porque cuando vuelva la voy a encontrar en el mismo lugar. Tenemos grupos de whatassp, nos compartimos información, sobre cómo está el día, si está bueno, si está malo, eso ajeno a la vida que tiene cada quien. Es decir, cada quien tiene su lucha, sus problemas pero igual es como un refuerzo porque si bien hay personas que trabajan acá que se sienten asfixiados por los peruanos o asfixiados por su trabajo, entonces hablar con un venezolano, si es que tiene que pagar los errores de su familia, o está mal, o en ocasiones no gana lo que no debería ganar, pero también si es que no le alcanza para la renta, los servicios, y sí, sé que los peruanos también lo pagan, pero a diferencia de nosotros, es que ellos ya pudieron acceder a la vivienda. El venezolano tiene que pagar todo al contado porque no puede disfrutar del uso del crédito, es decir, yo no puedo comprarme un televisor de 1500 soles en cuotas de 100 soles al mes, no, yo no puedo, yo debo de ir y pagar los 1500 entonces que el hecho de que tengas compañeros que te desestrezan en el aspecto, de al menos saber que ellos me van a escuchar o si es que la llanta se me pincha, o el caucho, no sé si viste la vez que me pinche (si) ya, entre todos nos ayudamos. Entonces es algo bonito en medio de tanto problema y bueno, no sé si utilizar la palabra tragedia, pero son las circunstancias que uno tiene que pasar, pero si tú le preguntas a cada uno de ellos, todos se quieren regresar a Venezuela, también que no

pueden pero cuando uno conversa con tanto venezolano, uno se siente como en casa, y también como más seguro de lo que está haciendo logra tener un significado.” (Rubén 20, Grupo 2)

Se ha observado que aparte de interactuar entre ciclistas, lo hacen con otros delivery motorizados y con ambulantes venezolanos que llevan helados, café, refrescos y empanadas que ellos compran como manera de apoyarse.

“Cuando estaba esperando a Ramón, durante la realización de la etnografía móvil, me uní a sus compañeros que se encontraban debajo de un árbol. Llega un heladero de 68 años o más años, venezolano, que se acerca a vender. Rápidamente conversa de manera amena con los demás, bromean sobre hechos que pasaron en Venezuela y sobre los estados de los que eran oriundos. Éramos alrededor de 7 personas, todos le compramos y él comió junto a nosotros un helado que vendía. Después de haber vendido entre 7 a 10 helados, se marchó contento a continuar con su venta.” (Cuaderno de campo, 17 de enero)

Como se mencionó en el capítulo 4²², al ser un trabajo legal pero precario no brinda condiciones de trabajo adecuadas, tanto de instrumentos, que deben ser proveídos por ellos, así como ambientales, ya que las calles, son en sí su centro de trabajo, por lo que se reúnen en espacios públicos no contar con espacios para descansar de manera adecuada. Ellos se ubican al frente del Real Plaza, en el medio y a los costados de la ciclo vía de la avenida Salaverry, donde existen varias estructuras que pueden ser usadas: desde la base de un panel publicitario que se encuentra al lado de un árbol, una alcantarilla, donde dejan sus mochilas o se sientan y las bermas, usadas para posar las bicicletas.

²² Ver páginas 119, 120 o anexo 6.

Fotografía 21: Uso de la ciclo vía de Salaverry, bermas, infraestructura



Fuente: Danae Román García. 28 diciembre 2019

Al encontrarse trabajando en el espacio público, que recorren para recoger y entregar sus pedidos, se encuentran constantemente expuestos a tener problemas con los agentes de seguridad distrital o personas en general, pues se argumenta que no pueden situarse en determinados lugares o estar reunidos en grupos porque no usan adecuadamente estos espacios o por seguridad. Debido a los hechos delictivos que involucran a personas de su nacionalidad, su presencia es considerada potencialmente delictiva, una actividad dudosa que debe ser constantemente observada, vigilada y normada por las autoridades, sean serenazgo o fiscalizadores. El cual es un gran problema ya que pasan entre 8 a 12 horas al día, 6 días de la semana en las calles, por lo que muchos grupos alternan lugares, o se encuentran en lugares públicos, como grifos o a las afueras de algunos establecimientos.

“Por ejemplo en San Miguel, llegó un jefe y dijo que no podíamos estar ahí, en Plaza San Miguel, hay una ciclo vía, donde hay un estacionamiento de bicicletas y supuestamente el jefe o el de serenazgo vino y nos dijo que no podíamos estar ahí, pero si yo pienso que si ese

es un estacionamiento de bicicletas y yo tengo una bicicleta, entonces puedo estacionar ahí, en el estacionamiento, ¿quién dice que no? Y, él dijo que no podíamos dejar las bicicletas ahí por que como estábamos trabajando, eso era más para los vecinos, nada más y es algo como ¿por qué? Si tenemos una bicicleta, y ni siquiera la tenemos todo el día estacionada ahí, la tenemos 15, 20 minutos, porque llegan pedidos y nos movilizamos. Rappi mayormente tiene horas muertas como ahora, y nosotros estamos aquí, como aquí, dando vueltas y allá nos dijeron que no, que nos quitemos de ahí, que no podíamos estar ahí. Yo no sé, pero creo que es si es por el hecho de ser extranjero, venezolano como tal, o porque estamos trabajando, pero yo lo sentí que era más enfocado en nosotros, porque ahí habían personas que dejaban 6, 7 horas sus bicicletas y no les decían nada, dejábamos las bicicletas en otro lado y luego fue porque nosotros nos sentábamos en la grama, y llegaron nuevamente y nos dijeron que nos sentemos en el banco. Y como éramos bastante personas, luego llegaron y luego nos dijeron que no podíamos estar en el distrito de San Miguel porque estábamos haciendo publicidad, con las cajas, y nosotros les decíamos que estábamos trabajando y ellos decían que ellos respetaban nuestro trabajo pero que también teníamos que respetar el de ellos. Entonces ¿cómo voy a trabajar sin bicicleta y sin maleta? No pues, entonces es como un poco a nosotros nada más.” (Alejandro 26 años)

Junto a esta problemática se añade las regulaciones o prohibiciones que existen para usar infraestructura urbana en general. Por ejemplo, a pesar de ser ciclistas y de encarnar al cliente para recoger los pedidos en las tiendas, por el hecho de ser venezolanos y trabajadores de delivery; en otras palabras, los ciclistas “incorrectos” se les prohibió, en numerosas ocasiones, hacer uso los estacionamientos.

“(…) cuando comencé ves ese lugar, ahí nos dejaban a nosotros poner las bicicletas, las motos (señala los estacionamientos en la esquina del Real Plaza Salaverry) pero los de fiscalización, los que mueven los transportes, no dejan parar ahí, los que ven las multas, creo que es fiscalización, bueno vino una organización y nos sacaron de ahí, a todos de delivery, y eso era más cómodo porque uno lo dejaba ahí sin amarrar o con cadena y normal porque siempre tenías a alguien que te la vigilara, era más seguro pero cuando nos corrieron de ahí, en pocas palabras, porque de ahí dicen que nos iban a poner multas, pues normal buscamos un sitio y todo sucedió así de la nada.

¿Qué les dijeron cuando los movieron de allá?

Que no podíamos estar allá porque, eso es parte del centro comercial y es más que todo para las *personas normales*, que los que tienen trabajo con delivery que busquen donde estacionarse, que busquen otro lugar.” (Ruben 20 años, Grupo 2, énfasis nuestro)

Así como sucede en su movilidad individual, su uso del espacio también es observado y cuestionado no solo por las autoridades distritales, sino también por las personas en general que se desplazan por los espacios en los que se encuentran.

“Cuando estaba realizando el trabajo de campo al menos dos veces un ciclista, o varios, que transitaba (n) por la ciclo vía (de la avenida Salaverry) gritó (aron), en la primera oportunidad: “¡Quítense de ahí!” y “esto no es estacionamiento”, en la segunda. Ellos respondieron gritando que se callara. Me comentaron que a veces hay uno que otro tipo que pasa por la ciclo vía y les dice algo, pero ellos le replican que dado a que no pueden usar los estacionamientos del centro comercial deben dejar sus bicicletas en ese lugar. También uno que otro ciclista pasa y les toca el timbre o el claxon, o se queda mirándolos pero no les dicen nada.” (Cuaderno de campo, 28 diciembre 2019)

En suma, las interacciones y formación de grupos y redes por parte de quienes usan la bicicleta como herramienta de trabajo han surgido de manera espontánea, con la finalidad de acompañarse, descansar, cuidar sus pertenencias y ayudarse cuando tienen problemas mecánicos utilizando de manera intensa el espacio público, al no contar con espacios para descansar, por lo que reportan problemas constantes con autoridades y otros ciclistas. No obstante, se mantienen gracias a su comunicación a través de redes sociales, especialmente whatassp. Estos se basan en su condición laboral como delivery (Fincham 2007, Kidder 2009a) y, especialmente, de migrante más que de ciclista. Estos son espacios seguros que no solo los protegen de robos sino donde pueden compartir los mismos códigos culturales, es una estrategia grupal desarrollada para lidiar con las barreras tecnológicas y socioculturales que se les presentan al momento de movilizarse.

6.3 Conclusiones

Ambos grupos coinciden en el impacto de la movilidad en bicicleta en la visión que tienen actualmente sobre su vida, donde rechazan la búsqueda de felicidad y status a través de elementos materiales, resaltando la sencillez y

humildad, así como el cuidado del medio ambiente, valores que su experiencia les ha ayudado a incluir en su vida y que sostiene, a su vez, su movilidad.

Las narrativas de los usuarios del tipo 1 responden en cierta manera a las exigencias sobre su posición de clase, como la posesión material y el consumo, donde resaltan su capacidad de haber elegido ciertas “filosofías” o “formas de vida” que se basan en valoraciones morales que se basan en la comparación con el uso del auto, los cuales generan un sentimiento de superioridad y, así, un argumento para continuar con ella. A su vez, les ayuda a lidiar con la barrera de accesibilidad sociocultural, donde sienten el rechazo de la cultura de movilidad predominante, a través de las actitudes y acciones de los conductores hacia ellos en la pista.

Mientras que las narrativas del tipo 2 también poseen un argumento moral; no obstante, estas se centran en el impacto individual que les ayuda a sobrellevar su situación y lidiar con sus principales barreras de accesibilidad: la financiera, no perdiendo el objetivo de su uso, el ahorrar la mayor cantidad de dinero para su sustento y el de sus familias en Venezuela y la sociocultural, que les ayuda a contrarrestar los casos de xenofobia que experimentan, al distinguirlos de sus compatriotas, al identificarse y ser identificado como un migrante trabajador.

En cuanto a sus redes de sociabilidad estas fueron creadas como estrategias grupales, espacios seguros donde pueden validar su actividad, conocer a otros, reforzar su identidad, intercambiar información, compartir experiencias y, sobre todo, los mismos códigos culturales, por un lado, en base a su condición de ciclistas, mientras que otros, sobre su condición de migrantes y trabajadores de delivery.

En cuanto a las diferencias, el del tipo 1 ha surgido y continuado gracias a las redes sociales, donde estas son buscadas activamente a través de ellas para desembocar en el encuentro cara a cara, donde usualmente asisten ciclistas con similares características socioeconómicas. Estos grupos suelen poseer una organización semi-formal, con líderes identificables, y se organizan para realizar salidas en el espacio público con actividades específicas y predeterminadas, como comer, conocer lugares históricos, etc. Usualmente

reciben apoyo de las autoridades, seguridad y personas en general. Y responden a la necesidad de enseñar y difundir mejores maneras de manejar en la ciudad y, así, lidiar de manera eficiente con las barreras físicas/espaciales y socioculturales con las cuales pueden negociar, exigiendo, a través de su presencia, más infraestructura urbana y respeto hacia el ciclista por parte de otros vehículos.

En cuanto al segundo tipo, sus redes han surgido de manera improvisada, ocurriendo primero el encuentro cara a cara, consolidándose a través de redes sociales, fundamentalmente Whatassp. Las cuales tienen como finalidad el acompañarse mientras esperan pedidos, descansar, conversar, comer, y, especialmente, cuidar sus mochilas y bicicletas. No poseen una organización formal ni líderes identificables y está conformada por hombres venezolanos que trabajan en delivery. Estas responden a su necesidad de lidiar con las mayores barreras de accesibilidad que enfrentan, la sociocultural, protección frente a situaciones de discriminación; financiera, evitar robos; tecnológicas, arreglar sus bicicletas y organizacionales/ temporales, sentirse acompañados en los tiempos muertos al no poder manipular la aplicación.

Entonces, tanto sus narrativas como sus interacciones reproducen activamente las diferencias existentes entre ambos. El commuter legitima su práctica sin perder su status de clase social usando los espacios públicos sin problemas y siendo oído y apoyado por el público en general y la autoridad; mientras que la movilidad del delivery se experimenta en condición de marginalidad, que es agravada por su condición laboral y, sobre todo, de migrante, por lo que es expulsado de los espacios públicos tanto por las autoridades como por otras personas.

Estas narrativas al ser analizadas a través de las entrevistas semiestructuradas y presentadas en esta sección, han permitido que las significaciones simbólicas, creadas a través de la experiencia de su movilidad en bicicleta por la ciudad, resalten las diferencias entre ambos que parten básicamente de sus condiciones socioeconómicas que forma determinadas disposiciones y comportamientos, un “hábitus” particular (Steinbach et al. 2011). El cual se resalta en las interacciones que establecen con otros, donde

estas responden a una misma necesidad, ser espacios seguros, pero a diferentes fines prácticos, unos para socializar por placer; mientras que otros, socializar por inercia, para compartir el mismo espacio de trabajo, y necesidad proteger sus herramientas de trabajo.

Tabla 25: Narrativas e interacciones

Variable	Dimensión	Tipo 1 – Medio de transporte	Tipo 2 – Herramienta de trabajo
Narrativas	Individual	Autocuidado personal: Mejora en salud	Herramienta de trabajo Ser humildes Adaptarse a las circunstancias
		Realizar ejercicio Estar al aire libre Dejar de lado el status	
	Social	Individuos moralmente responsables por cambiar la ciudad y buscar soluciones al problema del tráfico. Quebrar comportamientos “malos” de la sociedad, la búsqueda de status a través de objetos Generar una sociedad pacífica	Trabajar honradamente Contribuir a la economía del país.
	Global	Cuidado del medio ambiente	
Interacciones	Tiempo que pasan juntos	Se reúnen una vez a la semana – miércoles.	Se reúnen todos los días que trabajan, desde la mañana hasta la noche.
	Formación	Se creó a través de redes sociales. Sus actividades se difunden a través de esta plataforma. Para luego encontrarse con otros.	Encuentro improvisado dada la demanda. El aplicativo “une” de manera indirecta. Primero son las interacciones cara a cara, y se refuerza con un grupo de whatassp.
	Estructura	Las actividades son planificadas Existe una especie de estructura: fundador y co-organizadores que presentan las actividades.	No existe organización. Horizontalidad. Las actividades son esporádicas.
	Apertura	Abiertos al público en general- han llegado a participar niños, mujeres y personas de edad avanzada.	Se reúnen solo entre quienes realizan delivery o con otros venezolanos.
	Dinámicas	Los participantes se reúnen en uno de los tres puntos de concentración, para juntarse con los demás en el parque combate de Abtao. Se realiza la presentación del grupo, actividad y nuevos integrantes Unos toman la delantera y guían, todos siguen en	Los usuarios se reúnen después de haber entregado sus pedidos para esperar, descansar, conversar, comer. Interactúan libremente entre ellos, con motorizados y ambulantes de nacionalidad venezolana. Dejan las bicicletas y cajas, mientras que los demás las

	conjunto Se llega al lugar y se realiza la actividad (jugar, comer, conversar, visitar, etc.)	cuidan.
Actividades	Se movilizan en conjunto desde y hacia puntos establecidos, respetando las normas de tránsito. Conversan sobre temas relacionados a la bicicleta, movilidad, así como profesional, problemáticas que viven al movilizarse.	Descansar, dormir, comer, jugar, conversar sobre el trabajo, cuanto de dinero han logrado generar, problemas, anécdotas.
Finalidad	Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte Socializar Conocer nuevos puntos Motivar y ayudar a aquellos que aún no se animan a usarla Que las autoridades los noten.	Cuidarse entre todos, ya sea, vigilar las bicicletas y mochilas mientras se recogen pedidos Arreglar bicicletas o préstamos de herramientas entre ellos
	Sentirse acompañado – formar un espacio familiar y seguro entre ellos, se comparten códigos culturales similares. Búsqueda de semejantes y reforzar identidad, ya sea de ciclistas o migrantes.	
Uso del espacio público	Apoyo o tolerancia de los agentes de seguridad o público en general. Salvo en algunos momentos donde se están movilizando donde se les toca el claxon.	Se realiza por necesidad al no existir espacios donde puedan descansar o esperar pedidos. Reportan casos de expulsión del espacio público Su presencia es considerada potencialmente delictiva. Actividad constantemente observada por las autoridades, sean serenazgo o fiscalizadores y la población en general.

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

La presente tesis se ha orientado a conocer cómo se construyen las diferencias de acceso al espacio de trabajo de dos tipos de usuarios de bicicleta: para transporte, “commuter”, y reparto, “delivery” al distrito de San Isidro, donde se ha entendido como parte del acceso, el contexto en el que se desarrolla, las barreras de accesibilidad que se presentan en su camino y las negociaciones individuales y grupales que han desarrollado. Y, sobre las diferencias, nos preguntamos en qué residen y de qué maneras estas producen desigualdades entre ambos tipos de usuarios en la manera de desplazarse y vivir la ciudad; es decir, desigualdades sociales urbanas.

Las respuestas a las sub preguntas son: Primero, el contexto urbano material y de movilidad en el que se desarrolla la movilidad en bicicleta en la ciudad de Lima se caracteriza por ser una ciudad fragmentada social y espacialmente, que se reproduce y refleja en la falta de una política de movilidad ciclista integral a escala metropolitana con la discontinuidad de dichas intervenciones, generando un espacio riesgoso y poco habilitado para la realización de esta práctica. Este modelo de desarrollo urbano no solo refleja esta diferencia, sino que profundiza el acceso diferenciado en bicicleta de determinados grupos al espacio de trabajo, donde se favorece a quienes más conectados se encuentran a dichas infraestructuras como a diversos servicios de transporte, invisibilizando a quienes necesitan de dicha movilidad para acceder a la ciudad.

Segundo, las barreras de accesibilidad, variable cualitativa que pondera la facilidad o dificultad del viaje mediante la cantidad y tipo de barreras o limitaciones que se presentan en el camino (Gutiérrez 2010, Jirón & Mantilla 2014), que se presentan en la movilidad de ambos tipos de usuarios para acceder a su espacio de trabajo varían en cada tipo de usuario, donde las características socioeconómicas serán la base que generarán dichas diferencias. Por un lado, los commuter perciben y viven de dos a cuatro barreras de accesibilidad durante su movilidad: la organizacional – con las condiciones y horarios impuestos por su centro de trabajo; temporal- la noche;

la espacial, dificultad para movilizarse en la ciudad por la calidad de la infraestructura urbana y sociocultural, con el trato recibido por parte de y forma de conducir de otros vehículos; es decir, su experiencia está marcada por su condición de ciclista. Por otro, en el caso del delivery, se identificaron de cinco a siete barreras, donde, aquellas que afectan al commuter, impactan en mayor medida a estos usuarios, ya que en las organizacionales y temporales se añaden los tiempos y condiciones que impone la aplicación, laborar en una situación de precariedad; sobre las espaciales, la distancia, y en las socioculturales, los problemas que se desencadenan por su condición de migrante, su mayor exposición al robo de sus pertenencias, casos de discriminación y expulsión del espacio público; así como las financieras, con su incapacidad de adquirir una moto, bicicletas más ligeras y elementos de seguridad; la humana, con su cansancio físico y psicológico y tecnológicos, con problemas técnicos constantes con su bicicleta y la limitación de manejar los aplicativos. Entonces, las barreras de accesibilidad que se presentan en la movilidad del delivery, desembocan en una que es más espesa; es decir, desgastante y limitante que las que experimenta el commuter, dada la mayor cantidad e impacto de las barreras que se presentan en su camino cuando busca acceder a su espacio de trabajo que se basan en sus características socioeconómicas particulares, aquellas relacionadas al laboral y migrante.

En cuanto a las negociaciones individuales, las desarrolladas por los delivery durante su movilidad son mucho más complejas y numerosas que del commuter, ya que son más vulnerables debido a la cantidad de barreras que se presentan en su camino a comparación del commuter, quien las construye solo en su condición de ciclista, mientras que al del delivery se añade su condición laboral precaria y de migrante haciendo uso de la ciudad. No obstante, se observa que el commuter ha desarrollado una mejor gama de respuestas a las barreras que se enfrenta gracias a su condición, hábitos y recursos que se derivan de su clase social, que les permite elegir un determinado tipo de bicicletas, indumentaria, elementos de protección, conocimiento de leyes, etc., mientras que en el delivery, no son las más óptimas.

En cuanto a sus negociaciones grupales, derivadas de sus interacciones con otros usuarios semejantes a ellos, construyen espacios seguros, donde comparten experiencias, códigos culturales, refuerzan su identidad, intercambian información y construyen estrategias para continuar con su movilidad en un ambiente en el que se sienten ajenos o “excluidos” y que responden a las barreras que más impactan a la hora de movilizarse; en el caso del commuter, el físico/ espacial exigiendo infraestructura a la autoridad y el sociocultural, respeto por parte de otros vehículos y, en el caso del delivery, la financiera, cuidando sus herramientas de trabajo entre todos; tecnológica, apoyo para arreglar bicicletas; la sociocultural, protección frente a situaciones de discriminación y humanas/temporales, descansar y sentirse acompañados en sus tiempos de espera.

Finalmente, en cuanto a la tercera subpregunta, las diferencias existentes residen en las características socioeconómicas particulares del tipo 2, del delivery, quien usa y se moviliza en la ciudad como un trabajador de empleo precario y migrante. Estas diferencias, en efecto, producen desigualdades cotidianas entre ambos tipos de usuarios que se observa en su movilidad: en la manera en que conducen por las calles, utilizan los espacios públicos, se relacionan con la autoridad y con otros habitantes, y los recursos y redes que tienen para exigir (o no) cierto tipo de demandas de acuerdo a sus necesidades.

En ese sentido, respondemos a la pregunta general: Las diferencias de acceso al espacio de trabajo entre estos dos tipos de usuarios de bicicleta, para transporte- el commuter -y para reparto - el delivery, se construyen en base a las características socioeconómicas particulares del segundo tipo, del que resalta su condición laboral y de migrante, quien experimenta una movilidad más densa; es decir, desgastante y limitante, dada la mayor cantidad de barreras de movilidad que se presentan en su camino por lo que realiza una mayor cantidad de negociaciones individuales y grupales que, en la mayoría de casos no logran ser las más óptimas dentro de una ciudad y sistema de movilidad general y ciclista fragmentado y riesgoso para la movilidad en

bicicleta y, particularmente hostil e intolerante, visto en el trato, hacia aquellos ciclistas migrantes y que la utilizan por necesidad.

La hipótesis planteada se descarta parcialmente, ya que se planteó que las diferencias se construían en base a la finalidad de uso de la bicicleta; es decir, como medio de transporte y como herramienta de trabajo; no obstante, estas no son las bases en las que esta se constituye. Y, por otro, sí confirmamos que las negociaciones y barreras del delivery son mucho más numerosas e improvisadas que del commuter, dada la gran cantidad de distancias que recorre, donde enfrenta nuevos problemas cada vez que va a un nuevo lugar.

Nuestro caso ha permitido observar el dinamismo de la desigualdad social urbana a través aspectos que pasan desapercibidos o han sido ignorados en los estudios sobre la vida en la ciudad, como es la movilidad cotidiana, que mediante su carácter dinámico, relacional y fluido presentan nueva información complementando la existente sobre el tema. Además, mediante el uso de conceptos como movilidad urbana cotidiana, acceso, barreras de accesibilidad, negociaciones, y, sobre todo, con la aplicación de la etnografía móvil, metodología poco utilizada pero con grandes alcances informativos que permite abrir el complejo y oculto mundo de las experiencias de vivir y habitar la ciudad, recuperando la presencia del individuo a través de su movilidad, se ha observado la coexistencia, aparición y desaparición de limitantes en el tiempo y espacio y las huella diferenciadas que imprimen en la experiencia de quienes se desplazan por la ciudad.

Las principales limitaciones de esta investigación fueron la cantidad de entrevistas realizadas, que no nos permite realizar conclusiones generalizables que impliquen a todos los usuarios de cada grupo o tipo; sin embargo, es un primer acercamiento a la experiencia particular de nuestros participantes sobre cómo es la movilidad en bicicleta y el habitar la ciudad. Este primer esfuerzo de investigar las barreras de movilidad entre distintos tipos de usuarios de bicicleta en el contexto latinoamericano brinda información valiosa sobre el fenómeno social en estudio y propone varias líneas de investigación que abre una agenda de investigación a futuro.

Por otro lado, debido a razones metodológicas, los participantes de ambos tipos de usuarios fueron hombres, dejándose de lado la variable de género; a pesar que se puedan vislumbrar algunos datos sobre los impactos diferenciados a través de los relatos etnográficos, donde se han incluido los comentarios de la investigadora y sus impresiones como mujer ciclista que se desplaza cotidianamente por la ciudad, es necesario e importante abrir la discusión sobre los impactos diferenciados de esta práctica de acuerdo al género y cuáles son las barreras que se presentan exclusivamente a este grupo y qué tipo de negociaciones desarrollan.

Segundo, al centrarnos en las diferencias entre ambos tipos de usuarios no se analizó las particularidades existentes dentro de cada uno de estos tipos, donde claramente podemos diferenciarlas a través de por ejemplo, el tiempo de su práctica ciclista o sus espacios de residencia. Este último fue descrito detalladamente dentro de los relatos de campo pero analizado a grandes rasgos dentro de la formulación de nuestras conclusiones.

Tercero, en base a la heterogeneidad de usuarios de bicicleta es importante que se explore más los distintos perfiles, que han sido descritos en la observación de campo, y sus distintas experiencias, prácticas y significados, como los trabajadores manuales - electricistas, jardineros, obreros, entre otros- que la usan como herramienta de trabajo y medio de transporte por necesidad desde mucho antes de su promoción y uso por moda.

Finalmente, dentro de contextos de crisis sociales, como el actual, con la pandemia del COVID 19, la bicicleta ha tomado un protagonismo y rol como un medio de transporte eficaz. En este nuevo contexto ha sido promovida para mantener el distanciamiento social durante el traslado, por lo que la investigación sobre sus impactos a reducir los niveles de contagio y mejorar la salud, están pendientes, así como su impacto en las maneras de pensar la ciudad, el planeamiento urbano, las políticas centradas en el ciclista y el surgimiento de nuevas (o el agravamiento de las existentes) inequidades de uso, conexión y acceso a la ciudad a través de este vehículo a la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- Adey, P. (2006). If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75-94.
- Aldred, R. (2010). 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1), 35-52.
- Aldred, R. (2012). Cycling cultures: summary of key findings and recommendations
- Aldred, R. (2013a). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8(2), 252-271.
- Aldred, R. (2013b). Who are Londoners on Bikes and what do they want? Negotiating identity and issue definition in a 'pop-up' cycle campaign. *Journal of Transport Geography*, 30, 194-201.
- Aldred, R. (2015). A matter of utility? Rationalising cycling, cycling rationalities. *Mobilities*, 10(5), 686-705.
- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing mobile places between 'leisure' and 'transport': a case study of two group cycle rides. *Sociology*, 46(3), 523-539.
- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2013). Matter in or out of place? Bicycle parking strategies and their effects on people, practices and places. *Social & Cultural Geography*, 14(6), 604-624.
- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.
- Alduán, A. S., Kisters, C., & Montes, M. (2018). Sobre espejos y espejismos en el auge de la bicicleta. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 57-80.
- Alegre, M. (2016). Transporte urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao? *Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social*.
- Anantharaman, M. (2017). Elite and ethical: The defensive distinctions of middle-class bicycling in Bangalore, India. *Journal of Consumer Culture*, 17(3), 864-886.
- Aronson S. (1952) The Sociology of the Bicycle. *Social Forces*, Vol. 30, No. 3 (Mar., 1952), pp. 305-312. Oxford University Press
- Asociación Automotriz del Perú (Página Web) (2019) Estadísticas venta e inmatriculación de vehículos livianos (Enero - Setiembre 2019). Consulta:

Noviembre 2019. Enlace:
https://aap.org.pe/estadisticas/importaciones_vehiculos_nuevos/importacion-de-vehiculos-nuevos-2019/

- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Gedisa.
- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. In *Anales de Geografía*. January (Vol. 28, No. 2, pp. 9-35).
- Banco Mundial. (2017). *Transporte. Panorama General*.
- Bauman, Z. (1998). *Globalization: The human consequences*. Columbia University Press.
- BID. (2016). *A todo Pedal. Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe*.
- Bielich, C. (2009). La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana.
- Borsdorf A. (2003). "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana". *EURE (Santiago) [Revista electrónica]*, vol. 29, núm. 86, p. 37-49.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A social critique of the judgement of taste*. Harvard university press.
- CAF 2011 Observatorio de Movilidad Urbana.
2013 Observatorio de Movilidad Urbana.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The sociological review*, 53(3), 539-555.
- Castells, M. (2000). *La era de la información. La sociedad red*. Vol. 1. Madrid: Alianza.
- Chatterjee, K., Sherwin, H., & Jain, J. (2013). Triggers for changes in cycling: the role of life events and modifications to the external environment. *Journal of Transport Geography*, 30, 183-193
- Cebollada, à. & Avellaneda, P. (2003). "Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima". En: *Scripta Nova*, Vol. XII, núm. 270. (47)

- Chion, M. (2002) "Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a finales del siglo XX", en EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales, Vol. XXVIII, N° 85, Santiago de Chile.
- Comercio el (13 de enero del 2019) Sucesos: Muñoz en bicicleta: ¿qué tan viable es su ruta a Lima para cualquier ciudadano?. Consulta: 9 de marzo del 2020. <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/munoz-bicicleta-viable-ruta-lima-ciudadano-noticia-ecpm-593769>
- Comercio el (25 de noviembre del 2019) Caos vehicular en Lima: más de 30 mil colectivos operan en los corredores viales. Consulta: 05 de Mayo del 2020 <https://elcomercio.pe/lima/transporte/caos-vehicular-en-lima-mas-de-30-mil-colectivos-operan-en-los-corredores-viales-notepases-mtc-noticia/>
- Congreso de la República (2019) Ley N° 30936. Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Lima, 24 de abril.
- Concejo Metropolitano de Lima (2004) Ordenanza N°612. Ordenanza para promover el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte. Domingo 28 de marzo.
- Concejo Metropolitano de Lima (2012) Ordenanza N° 1613. Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, aprueba el Plan Regulador de Rutas y modifica el TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima en lo que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano. Miércoles 27 de junio.
- Concejo Metropolitano de Lima (2014) Ordenanza N°1851. Ordenanza para la promoción de movilidad sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta en la provincia de Lima Metropolitana y la permanencia del programa de ciclovías recreativas de Lima. 23 de diciembre.
- Cresswell, T. (2006). On the move: Mobility in the modern western world. Taylor & Francis.
- Cresswell, T. (2008). The production of mobilities. In The cultural geography reader (pp. 337-345). Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. Environment and planning D: society and space, 28(1), 17-31.
- Defensoría del Pueblo (2010). El transporte urbano en Lima Metropolitana: un desafío en defensa de la vida. Informe defensorial N° 137.

- Del Bono, A. (2019). Trabajadores de plataformas digitales: Condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina. *Cuestiones de sociología*, (21), e083-e083.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano: artes de hacer. I* (Vol. 1). Universidad iberoamericana.
- De Mattos, C. (2002). "Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?". *EURE* (Santiago) [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85.
- De Mattos, C. (2003). "Redes, nodos y ciudades: transformaciones en la metrópoli latinoamericana". En: CARMONA, M. (ed.) *Globalización, forma urbana y gobernabilidad. La dimensión regional y grandes proyectos urbanos*. Valparaíso: UB-TUD
- De Mattos, C. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. *América Latina: cidade, campo e turismo*, 1, 41-73.
- De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: de la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104
- Dextre y Avellaneda (2014) *Movilidad en Zonas Urbanas*. Fundación Transitemos y Fondo. Editorial de la PUCP
- Dextre, J. C., Hughes, M., & Bech, L. (Eds.). (2013). *Cyclists & Cycling Around the World: Creating Liveable & Bikeable Cities*. Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. Siglo XXI*.
- Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*.
- Elliot, A., Norum, R & Salazar, N. B. (Eds.) (2017) *Methodologies of mobility: Ethnography and experiment* (Vol. 2). Berghahn Books.
- Fernández de Córdova, G., Moschella, P., & Bogdanovich, L. (2011). Los sectores segregados periféricos ¿son los nuevos espacios para el desarrollo urbano de la metrópoli de Lima y Callao?. *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*, 237-272.
- Fincham, B. (2006). Bicycle messengers and the road to freedom. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 208-222.

- Fincham, B. (2007). 'Generally Speaking People are in it for the Cycling and the Beer': Bicycle Couriers, Subculture and Enjoyment. *The Sociological Review*, 55(2), 189-202.
- Fincham, B. (2008). Balance is everything: Bicycle messengers, work and leisure. *Sociology*, 42(4), 618-634.
- Fincham, B., McGuinness, M., & Murray, L. (Eds.). (2009). *Mobile methodologies*. Springer.
- Flores A. (2014) Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas). Recomendaciones para la gestión local. Tesis para optar grado Magister en Ciencia Política y Gobierno con Mención en Políticas Públicas y Gestión Pública. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Fundación Calidad Humana (2016) Un sistema público de bicicletas para Lima (Distritos de Miraflores, San Borja y San Isidro). Banco de Desarrollo de América Latina. Resumen Ejecutivo. Documento de Trabajo: Lima, Perú junio 2016
- Furness (2005) Put the fun between your legs! : The politics and counterculture of the bicycle. Doctor of Philosophy. University of Pittsburgh.
- García Jerez, F. A. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de movilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y economía*, (31), 15-32.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*.
- Gestión (26 de noviembre del 2018) ATU: El reto de eliminar las rutas de transporte superpuestas que circulan en Lima. Consulta: 05 de mayo 2020. <https://gestion.pe/economia/atu-reto-eliminar-rutas-transporte-superpuestas-circulan-lima-250904-noticia/>
- Gestión (13 noviembre 2019): Rappi alcanza los 100,000 repartidores en siete países de América Latina. Consulta: 05 abril 2020 <https://gestion.pe/economia/empresas/rappi-alcanza-los-100000-repartidores-en-siete-paises-de-america-latina-noticia/?ref=gesr>
- Green J., Steinbach R. & Datta J. 2012 The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology* 46(2) 272–289
- Gonzales de Olarte, E., Del Solar, V., & Del Pozo, J. (2011). Lima metropolitana después de las reformas neoliberales: transformaciones económicas y urbanas. Lima-Santiago: Reestructuración y cambio metropolitano,

Pontificia Universidad Católica de Chile y Pontificia Universidad Católica del Perú, Santiago de Chile, Santiago y Lima.

Gutiérrez, A., & Minuto, D. (2007). Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. *Geografando: Revista do Laboratório de Cartografia e Estudos Ambientais/Departamento de Geografia. Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas*, 1(2), 9-26.

Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331), 86.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 3.

Heinen E, Maat K & van Wee B. 2009. Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal* 30(1):59–96

Herce, M. (2019). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano* (Vol. 18). Reverté.

Ibarra, P. & Ríos, F. (2019) Accesibilidad, análisis comparativo de la infraestructura urbana para movilidad no motorizada en barrios de Cuenca (Bachelor's thesis, Universidad del Azuay).

INEI (2016) Flujo Vehicular por unidades de Peaje. Venta e inmatriculación de vehículos nuevos. Enlace: <http://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/se-incrementa-venta-e-inmatriculacion-de-vehiculos-nuevos-9488/>

INEI (2019) Condiciones de vida de la población venezolana que reside en Perú. Resultados de la “Encuesta dirigida a la población venezolana que reside en el país” ENPOVE 2018

Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías del Sur*, 2(3), 87-103.

Imilan, W. A., & Jiron, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.

Janoschka, M. (2002). “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”. *EURE (Santiago)* [Revista electrónica], vol. 28, núm. 85

- Jensen O. (2009) Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*. Vol. 4, No. 1, 139–158, March 2009.
- Jirón P. (2007a). Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility. The Case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology*, 33(1).
- Jiron Martinez, P. (2007b). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile.
- Jirón P. (2009a) Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad.
- Jiron, P. (2009b) Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile. PhD thesis, London School of Economics and Political Science (United Kingdom).
- Jirón, P. (2011). On becoming 'la sombra/the shadow'. *Mobile methods*, 36-53.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones*, 10, 1-14.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 44-57.
- 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., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 5-28.
- Jirón, P., & Singh, D. Z. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.
- Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 8(1), 0-0.
- Kidder, J. 2005. 'Style and Action: A Decoding of Bike Messenger Symbols.' *Journal of Contemporary Ethnography* 34: 344–67.

- Kidder, J. L. (2006a, March). "It's the job that I love": Bike messengers and Edgework. In *Sociological forum* (Vol. 21, No. 1, pp. 31-54). Springer US.
- Kidder, J. L. (2006b). Bike messengers and the really real: effervescence, reflexivity, and postmodern identity. *Symbolic Interaction*, 29(3), 349-371.
- Kidder, J. L. (2009a). Appropriating the city: space, theory, and bike messengers. *Theory and Society*, 38(3), 307-328.
- Kidder, J. L. (2009b). Mobility as strategy, mobility as tactic: post-industrialism and bike messengers. *The cultures of alternative mobilities: routes less travelled*, 177-191.
- Kuipers & Giseline (2012) The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity.
- de Lima, C. D. T. Callao–MTC (2005) Plan Maestro de Transporte Urbano para el área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú. Agencia de Cooperación Internacional de Japón – JICA.
- Ledgard, R., & Solano, A. (2011). Lima: transformaciones en la estructura e imagen de la metrópoli. Situación actual y perspectivas. *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*, 21-40.
- Lineauno.pe (Página web) Estaciones. Fecha de consulta: 22 de marzo 2020. Enlace: <https://www.lineauno.pe/>
- López, R. P. (2011). *Por mi ciudad en bicicleta: experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*. Bicitekas.
- Lugo, A. E. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*, 30, 202-207.
- Ludeña, W. (2011). Lima. Reestructuración económica y transformaciones urbanas: periodo 1990-2005. *Cuadernos Arquitectura y Ciudad*, 13, 1-91.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city* (Vol. 11). MIT press.
- Mancilla, O. R. (2018). Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 35-56.
- Manderscheid, K. (2009). Integrating space and mobilities into the analysis of social inequality. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 10(1), 7-27.

- Männistö-Funk, T. (2010). Gendered Practices in Finnish Cycling, 1890—1939. *Icon*, 53-73.
- Massey, D. (1995). *Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production*. Macmillan International Higher Education.
- Ministerio del Ambiente (2016). *Memoria Anual 2016*
- Ministerio de Transporte (2018). *Análisis de Patrones de Movilidad Urbana en Lima y Callao basados en Tecnología BIG DATA [Diapositiva de PowerPoint]*. Noviembre.
http://200.121.128.47/atte/presentacion_bigdata.pdf
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto* (No. 911.375 MIR).
- Moovit Insights (Página Web) Datos y estadísticas sobre el transporte público en Lima Perú, Consulta: 22 de abril 2020. Enlace: https://moovitapp.com/insights/es/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_de_Transporte_P%C3%BAblico-countries
- Montezuma, R. (2003). *Ciudad y transporte: la movilidad urbana. Cuadernos de la CEPAL*.
- Muévete (página web Consulta: 20 marzo 2020) Enlace: <http://www.muevete.pe/>
- Municipalidad de Lima (2018). *Transporte orientado a la movilidad y al desarrollo urbano privilegiando a la persona. Gerencia de transporte no motorizado [Diapositiva de PowerPoint]*. Información entregada por Jenny Samanez, 12 de febrero 2019
- Municipalidad de Miraflores (2015) *Análisis de la cantidad de ciclistas en Miraflores. Área de Seguridad vial – Marzo 2015*
- Negri S. (2019). *¿Cómo es trabajar en una plataforma de delivery? - aproximaciones de una investigación preliminar. XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. - rappi*
- Nippon Koei, C. O. (2013). *Encuesta de recolección de información básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao. Informe final. Lima: Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)*.
- Novo de Azevedo L & Jones T (2013) *Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. Journal of Transport Geography 30 (2013) 208–219*

- Noach, T. H., & Van Belzen, N. A. (2017). *Cycling as a Right to the City: Bicycle Advocacy and Cycling Citizenship in Guadalajara* (Bachelor's thesis).
- Ohnmacht, T., Maksim, H., & Bergman, M. M. (Eds.). (2009). *Mobilities and inequality*. Ashgate Publishing, Ltd..
- Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History*, 41(3), 233-248.
- Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos
 2010 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2010
 2011 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2011
 2012 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2012
 2013 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2013
 2014 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2014
 2015a "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2015
 2015 b "¿Cómo vamos en Movilidad?". Lima. 2015
 2016 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2016
 2017 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2017
 2018 "Encuesta sobre calidad de vida." Lima. 2018
- Pastor E. M. 2009; Uso de bicicletas como transporte urbano seguro: caso Surco. Tesis de licenciatura para optar por el título de Geógrafa. PUCP
- de Lima, M. M. (2014). PLAM 2035
- Pardo, C. F., & Sanz, A. (2016). Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas.
- Pérez, R., & Landin J. M. (2019). Movilidad cotidiana, intermodalidad y uso de la bicicleta en dos áreas periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México. *Cybergeog: European Journal of Geography*.
- Piaget, Manaugh & El-Geneidy (2015) Cycling under influence: summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits, and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(8), 565-579.
- Proexpansión. (2008). *Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito*. Proexpansión.
- Radio Programas de Perú - RPP (2019): Jorge Muñoz se dirige en bicicleta a la Municipalidad de Lima y promueve su uso. Consulta: 28 de febrero del 2019. <https://rpp.pe/politica/actualidad/jorge-munoz-se-dirige-en-bicicleta-a-la-municipalidad-de-lima-y-promueve-su-uso-video-noticia-1172749>

- República La 22 junio 2019: “Hay más de 68 mil taxis informales solo en Lima”.
Consulta: 25 de agosto 2020.
<https://larepublica.pe/economia/2019/06/22/hay-mas-de-68-mil-taxis-informales-solo-en-lima/>
- República La 12 setiembre 2019: “Metro de Lima: Línea 1 reporta fallas en su servicio”. Consulta: 29 de marzo 2020.
<https://larepublica.pe/sociedad/2019/09/20/metro-de-lima-linea-1-reporta-fallas-en-su-servicio-tren-electrico-aatte-facebook-video/>
- Riofrío, G. (1991). Producir la ciudad (popular) de los' 90: entre el mercado y el estado. Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Rivera, J. A. (2015) El uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para Lima Metropolitana: recomendaciones desde un enfoque de movilidad. Tesis para optar por el grado de Magíster en Gerencia Social. PUCP
- Rodríguez J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. EURE (Santiago), 34(103), 49-71.
- Rodríguez Porcel, M., Pinto, A. M., Páez, D., Ortiz, M. A., Buis, J., Gonzáles, L., & Márquez, J. C. (2017). Como impulsar el ciclismo urbano: recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe.
- Rojas, C., Chicmana, V., Guerrero, T., & Rojas, G. (2018). ¿Cómo se hace un ciclista urbano? La Colmena, (11), 48-63.
- Salas M. R. (2018a). El uso de la Bicicleta: reproductor del acceso desigual a la movilidad cotidiana urbana: visibilizar al ciclista tradicional que reside y se desplaza en la periferia sur de la Metrópolis; una oportunidad hacia ciudades más inclusivas: Caso de Santiago. Tesis para postular a título de Magister de Urbanismo. Universidad de Chile
- Salas, M.R. (2018b). La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. Revista de Urbanismo, 39, 1-26. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>
- Salcedo-Torres, Y. (2016). Pedaleando hacia una ciudad cicloinclusiva. Trabajo de obtención de grado, Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable. Tlaquepaque, Jalisco: ITESO.
- Sassen, S. (1999). Ciudad Global, La (p. 50). Nueva YorkLondresTokioBuenos Aires: Eudeba.

- Sheller, M. and Urry, J. (2000), The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737–757
- Sheller M (2004) Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture and Society* 21(4/5): 221–242.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology*, 62(6), 789-811.
- Singh, D. Z., Giucci, G., & Jirón, P. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.
- Steinbach R., Green J., Datta J. & Edwards P. (2011) Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science & Medicine* 72 (2011) 1123- 1130
- Tantaleán J. & García R. (2016) Estudio caracterización de los ciclistas usuarios de la ciclovia de la avenida Arequipa. Documento elaborado por encargo de la OPS y consultora Mobilis - Movilidad sostenible para ciudades. Lima, Perú julio 2016
- Tarikian, F. S. (2017). *Mobilidade urbana: uma análise sociológica das ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo*.
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 25-39.
- Urry, J. (2008). Moving on the mobility turn. *Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective*, 13.
- Urry, J. (2012). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Urry, J. (2016). *Mobilities: new perspectives on transport and society*. Routledge.
- Vannini P. (2010) Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities. February 2010 *Sociology Compass* 4(2):111 – 121
- Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogota. Colombia: CAF.

- Vega Centeno P. (2003) Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. Debates en Sociología. N°18
- Vega Centeno Sara Lafosse, P. (2005). La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica. *Bélgica, Université Catholique de Louvain*.
- Vega Centeno (2006). El espacio público. La movilidad y la revaloración de la ciudad. Cuadernos arquitectura y ciudad. Número 3. Diciembre 2006
- Vega Centeno, P., Dextre, J. C., & Alegre, M. (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana. *Lima_Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*, 289-328.
- Vega Centeno, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *territorios*, (36), 23-46.
- Vega Centeno, P.; Dammert M.; Moschella, P.; Vilela, M.; Bensús, V.; Fernández, G. y O. Pereyra (2019). Las centralidades de Lima Metropolitana en el Siglo XXI. Lima: PUCP.
- Wehr, K. (2009). Hermes on two wheels: the sociology of bicycle messengers. University Press of America.

ANEXOS

Anexo 1:

Alcalde de Lima, Jorge Muñoz, llegó en bicicleta a la Municipalidad

Fuente: America tv

Fecha: 02 de enero 2019

Enlace: <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/alcalde-lima-jorge-munoz-se-dirige-bicicleta-municipalidad-n353198>

El nuevo alcalde de Lima, Jorge Muñoz, sorprendió al dirigirse desde su vivienda en Miraflores hacia la Municipalidad en el Centro de Lima en bicicleta. La autoridad fue elegida por Acción Popular en las pasadas elecciones de octubre 2018.

En declaraciones, Muñoz señaló que, como parte de su plan de gobierno, está la promoción del uso de la bicicleta. También señaló que se busca mejorar el servicio de transporte público.

Recordó además que mañana tendrá una sesión del comité de seguridad ciudadana por la tarde en el Parque del Trabajo en San Martín de Porres. Hoy a las 6 de la tarde tendrá lugar la ceremonia de juramentación.

Días antes, Muñoz Wells señaló cuando fue elegido que su gestión será diferente a la de su predecesor Luis Castañeda Lossio. Semanas antes del inicio de año, y asumir el cargo, comenzó a coordinar medidas para mejorar la ciudad, como trabajar en planes de circulación para evitar el tráfico en la Panamericana Sur, donde se vienen realizando obras.

Respaldo a los fiscales Vela y Domingo Pérez

El alcalde de Lima Jorge Muñoz opinó que los fiscales Rafael Vela y José Domingo Pérez deberían ser repuestos en sus cargos en el equipo especial del caso Lava Jato. Lamentó que se haya llegado a una situación así.

Anexo 2:

Medio ambiente: los beneficios del uso de la bicicleta al planeta: Reduce la emisión de gases contaminantes en gran forma.

Fecha: 31 Ene 2020

Fuente: Publimetro

Enlace: <https://elpopular.pe/actualidad-y-policiales/2016-04-28-medio-ambiente-los-beneficios-del-uso-de-la-bicicleta-al-planeta>

Entre los principales, es reducir las emisiones de CO₂, el tráfico vehicular y mejorar las condiciones del espacio público para el traslado en las vías de transporte.

Respecto a la reducción de gases contaminantes, si se toma en cuenta por cada kilómetro que recorres en bicicleta en vez de usar un auto, evitas la emisión de aproximadamente 300 gramos de CO₂ (dióxido de carbono).

Y si la bicicleta alcanza el 5% de viajes por ciudad se dejaría de emitir 2.4 millones de toneladas de CO₂ al año, detalla el Ministerio del Ambiente.

Otro beneficio es el espacio que ocupa este medio de transporte, por ejemplo, seis bicicletas ocupan el espacio de un auto. Además andar en bicicleta reduce la contaminación sonora que tanto generan los micros y autos.

Como si esto fuera poco, andar en bicicleta es muy beneficioso para la salud. En solo diez minutos de actividad a un ritmo menor a 16 km/h, una persona que pesa 60 kg habrá quemado 40 calorías y una persona de 100 kg habrá consumido casi 70.

Un aspecto muy importante a tomar en cuenta es que Lima tiene 320 km de ciclovías y cada año se venden más de 100 millones de bicicletas en todo el mundo. Así que, qué esperas, comienza a montar tu bicicleta.

Anexo 3:

Peruanos protestan contra venezolanos durante manifestación en rechazo a Maduro

Fecha: 03 Febrero 2019

Fuente: Perú 21

Enlace: <https://peru21.pe/lima/peruanos-protestan-venezolanos-manifestacion-rechazo-nicolas-maduro-fotos-457509-noticia/>

Un grupo de peruanos se acercó hasta la manifestación de venezolanos contra Nicolás Maduro en Pueblo Libre para atacar a los extranjeros con insultos y carteles.

Gritando "la patria se defiende", estos compatriotas interrumpieron el evento que los extranjeros organizaron en el distrito para manifestar su apoyo a Juan Guaidó y su rechazo a Nicolás Maduro.

Estos sujetos llevaban pancartas con mensajes xenofóbicos que exigían la salida de los ciudadanos venezolanos del Perú porque "si no hay trabajo para los peruanos menos para los extranjeros".

En otro de los carteles se leía otros textos como "No a la mano de obra barata", "Exigimos acabar con la delincuencia venezolana", entre otros.

La Policía Nacional retiró a los peruanos de la plaza donde se congregaban los venezolanos mientras se desarrollaba la actividad en contra de Nicolás Maduro. Sin embargo, ellos optaron por ponerse a un costado y continuar gritando.

Anexo 4:

Carta de convenio con el Grupo Actibicimo

Lima 26 de Febrero 2019

Carta de convenio

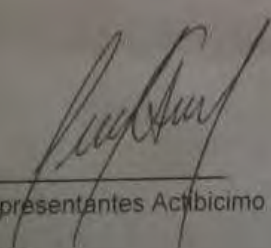
La Asociación de derecho civil sin fines de lucro **Actibicimo** identificada con RUC N° 20603815824, y la señorita **Danae Lina Román García**, persona natural, con DNI 73023968, quien reside en la dirección Av. José Leguía Meléndez 1722, Dpto 03 - Pueblo Libre, establecen su relación de "socios" en esta carta de convenio.

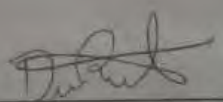
Ambas partes están de acuerdo en seguir los siguientes términos y condiciones:

- 1) El grupo Actibicimo se compromete a compartir parte de la base de datos de su encuesta Ciclista, recolectada el 2017 y cuyos resultados fueron parcialmente publicados en el 2018, con su socia, la señorita Danae Lina Roman Garcia, para que sean analizados y materializados en un informe que será usado por el grupo Actibicimo, con los fines que consideren convenientes, donde figure tanto el nombre de la agrupación como el nombre de la señorita a título de colaboradora.
- 2) La información compartida será de los siguientes ítems/ preguntas: (1) ciclistas urbanos, (2) edad que aprendió a pedalear, (9) porque prefiere usar la bicicleta como medio de transporte, (21) edad, (22) género, (24) distrito, (27) estado laboral, (39) actores con los que tiene problemas de convivencia vial, (43) cuántos amigos se mueven en bicicleta, (45) tribu urbana con la que se identifica más y (46) ideales que te mueven más.
- 3) La señorita Danae Lina Román García puede usar los datos compartidos como parte de su tesis de licenciatura señalando siempre la fuente de donde provienen; es decir, mencionar a la agrupación Actibicimo que realizó la encuesta.
- 4) La agrupación Actibicimo, en base a la fuente de datos que obtuvo de la encuesta, se compromete en ayudar a difundir la realización de un focus group, cuya información será recogida y analizada por la señorita Danae Lina Román García con el fin de ser usada tanto para el informe final como para su tesis de licenciatura.
- 5) La señorita Danae Lina Román García se compromete a colaborar con la realización de un (os) artículo (s) para la página de la Agrupación, Muévete.pe.
- 6) La señorita Danae Lina Román García se compromete a un trato de confidencialidad: no podrá compartir la información con terceros o difundir y utilizarlos para la realización de otros documentos o informes que no se encuentren en el marco de su tesis de licenciatura, caso contrario el grupo Actibicimo tiene el derecho de pedir una compensación económica por plagio (Ley N° 30276) y robo de información (Ley N° 30096)

El acuerdo entra en vigencia desde el 26 de febrero del 2019 hasta el 30 de setiembre 2019

Lima, Peru
26/02/2019


 Representantes Actibicimo


 Danae Lina Román García
 DNI: 73023968

Anexo 5:

Trabajadores de San Isidro participaron en singular caravana en bici

Fecha: 24 de febrero 2017

Fuente: Andina

Enlace: <https://andina.pe/agencia/noticia-trabajadores-san-isidro-participaron-singular-caravana-bici-655431.aspx>

Decenas de trabajadores de diversas empresas e instituciones de San Isidro participaron hoy de una singular "Caravana empresarial de bicis", organizada por la municipalidad del distrito y que recorrió las principales avenidas y calles del centro financiero.

La finalidad de este evento fue hacer un llamado de atención para promover y sensibilizar sobre el uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte que pueda ser usado para dirigirse a los centros de labor o de estudios.

Durante la caravana se pudo apreciar a personas que salieron de sus trabajos y se sumaron a esta caravana, la misma que recorrió una distancia de cinco kilómetros, en plena hora punta y entre autos particulares y buses.

De esta manera, la comuna sanisidrina continúa con su política de promover el uso de medios de tránsito sostenibles, como la bicicleta, el transporte público, servicios de taxi y el "carpooling", por citar algunos ejemplos.

Los ciclistas participantes pertenecían a diversas empresas e instituciones que tienen sus sedes en el corazón financiero de San Isidro las cuales aplican también políticas de promoción de este medio de transporte, tal es el caso de PetroPerú, PromPerú, entre otras.

Anexo 6:

Apps de delivery: ¿Por qué no existe un vínculo laboral entre los repartidores y las empresas?

Fecha: 07 de noviembre 2019

Fuente: El Comercio

Enlace: <https://elcomercio.pe/economia/peru/por-que-las-aplicaciones-de-delivery-no-tienen-en-planilla-a-sus-repartidores-glovo-uber-eats-rappi-noticia/>

Las apps de reparto Glovo y Uber Eats afirman que no existe vínculo laboral entre los repartidores y las empresas. En tanto, el Ministerio de Trabajo oficializó la creación de un grupo de trabajo que formulará recomendaciones para mejorar las condiciones laborales de los colaboradores

Un grupo de repartidores de Glovo llevó a cabo, hace dos semanas, una protesta para denunciar una futura reducción de sus pagos, ante un cambio en la forma de calcular los ingresos por servicio. De acuerdo con los manifestantes, la empresa trataría de recortarles el precio base por entrega de S/2,50 a S/1,20. No obstante, Glovo aseguró, mediante un comunicado, que las modificaciones no afectarían las comisiones que reciben los repartidores.

Al margen de los entretelones de este caso particular, lo que salta a la vista es que el significativo avance de las compañías de tecnología –en este caso las aplicaciones (apps) de reparto– no ha ido de la mano con una regulación laboral que se adapte a las nuevas formas de trabajo.

(...)

ECONOMÍA COLABORATIVA

Las compañías tecnológicas de reparto, por ejemplo Glovo y Uber Eats, se definen a sí mismas como plataformas de intermediación entre los repartidores, restaurantes, negocios y usuarios. De esta manera, se logra la compra, recojo y entrega de los productos.

(...)

“Son colaboradores de la empresa y operan de manera independiente”, explica.

Anexo 7:

Guía de entrevista

Datos personales

1. Nombre
2. Edad
3. Lugar de nacimiento – Tiempo en Lima
4. Distrito de residencia
5. Distrito(s) donde labora
6. Distritos por donde se suele movilizar y actividades que realiza
7. Ocupación

Motivaciones

8. ¿Por qué te movilizan en bicicleta y no otros medios de transporte? ¿Qué ventajas y desventajas has visto?
9. ¿Existe algún suceso o acontecimiento en particular que hizo que optes por la bicicleta? ¿Cómo así llegaste a ella?
10. Antes de la bicicleta ¿qué medios de transporte usaste? ¿Cuáles? ¿Qué diferencias has encontrado entre esas y la bicicleta?
11. ¿Qué otros elementos consideras que han repercutido para que la sigas usando?
12. ¿Qué cambios positivos y negativos han ocurrido en tu vida desde que empezaste a usar la bicicleta?
13. ¿Reemplazarías la bicicleta por otro medio de transporte? ¿Cuál sería? y ¿Por qué?
14. ¿Te ves usando la bicicleta para movilizarte en el futuro, 5 o 10 años? ¿Por qué?

Prácticas

15. Anteriormente ¿usaste la bicicleta? ¿De qué manera o para que fines?
16. ¿Desde hace cuánto te movilizas en bicicleta?
17. ¿Cuáles son las actividades que usualmente realizas con la bicicleta?
18. ¿Utilizas algún elemento de seguridad o protección? ¿Cuáles? Y ¿por qué?
19. ¿Existe diferencia entre cómo te movilizabas al inicio a lo que haces ahora?
20. Imagina que empezare a usar la bicicleta para movilizarme por tus rutas, ¿cuáles serían tus recomendaciones? ¿Qué debería tener y hacer?
21. Experiencia - Trayectos
22. ¿Cuáles son los distritos por los que te movilizas usualmente? ¿Para qué fines?
23. Para ti, ¿cuáles son los mejores y peores distritos para usar bicicleta? ¿Por qué?

24. Descríbeme cuales y como son las calles usuales por las que te movilizas.
¿En qué casos utilizas usar vereda, pista?
25. ¿Cuáles son las principales situaciones y problemas a los cuales te enfrentas cada vez que te movilizas? ¿Qué haces ante ellas?
26. ¿Le ha pasado alguna experiencia desagradable o contraproducente?
¿Cuál?
27. Cuando llegas a tu punto final, destino, ¿qué tipo de elementos te son necesarios para poder continuar con tu rutina?
28. De acuerdo a tu experiencia, ¿qué tipo de medidas o proyectos implementarías para mejorar tu experiencia o condiciones de movilidad?
29. Narrativas
30. ¿Consideras que es común usar la bicicleta en la ciudad de la misma forma que tú lo haces? ¿Por qué?
31. ¿Crees que hay algún tipo de persona en particular que la utilice más?
32. ¿Qué percepción tenías sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad?
33. Para ti ¿qué representa la bicicleta? ¿Ha cambiado el significado que tenías de ella?
34. El movilizarte en bicicleta ¿te ha ayudado a entender algo en particular de la ciudad?
35. ¿Consideras que es bueno promover la bicicleta como medio de transporte? ¿Por qué?

Interacciones

36. ¿Qué te dijeron las personas de tu entorno más cercano cuando se enteraban que la usabas de manera continua? ¿Cuáles fueron sus reacciones y comentarios?
37. ¿Cómo te relacionas con autos privados, taxis, buses, peatones, otros ciclistas, motociclistas, seguridad ciudadana? ¿Has tenido algún problema? ¿Qué tipo y como la has enfrentado?
38. ¿Conoces alguna ley o proyecto sobre el incentivo de la bicicleta en la ciudad? ¿Qué crees de ella?
39. En una ciudad ideal, ¿cómo sería el tránsito? Que cosas podrías hacer como ciclista y que cosa deberías de hacer? (derechos y deberes)
40. ¿Conoces alguna organización o grupo ciclista? ¿cómo llegaste a ella?
¿Qué te pareció? ¿Qué tipo de actividades realizan en conjunto?
41. ¿Desde hace cuánto tiempo te encuentras participando en ese grupo?
¿Para qué te reúnes con ellos? ¿Han tenido problemas como grupo?
42. ¿Te gustaría agregar algo o deseas comentarme algo que consideres necesario que sepa saber para entender mejor todo lo que hemos conversado?

FIN DE ENTREVISTA