

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**



Alcances del Tren eléctrico: Caso comparativo la movilidad cotidiana de jóvenes trabajadores que residen dos áreas diferencias en estrato socioeconómico y ubicación residencial en San Juan de Lurigancho.

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO
ACADÉMICO DE BACHILLER EN CIENCIAS SOCIALES CON
MENCIÓN EN SOCIOLOGÍA PRESENTADO POR:**

Huerta Gonzales, Edith Andrea

ASESOR
Dammert Guardia, Manuel Cesar

Lima, diciembre 2020

RESUMEN

La congestión vehicular es una de las principales preocupaciones de los limeños dado que pasan gran parte de su tiempo viajando. En el 2014, la Línea 1, el primer sistema de transporte ferroviario, inicia sus operaciones comerciales, convirtiéndose en uno de los sistemas de transporte más rápidos de la ciudad que conecta 9 de los 43 distritos de Lima. Este sistema de transporte inicia en el distrito de San Juan de Lurigancho donde la mayoría de sus residentes se ubican en un estrato económico medio bajo, y tiene una morfología la complica la conectividad vial con otros distritos. En ese contexto, la investigación parte de entender los desplazamientos desde un enfoque del estudio de la movilidad como un objeto de estudio en sí mismo, y lo entiende como las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas entorno al viaje. La investigación busca comparar la movilidad cotidiana en jóvenes trabajadores que residen en San Juan de Lurigancho de dos áreas diferenciadas en estrato socioeconómico y localización residencial. El estudio parte de un enfoque de la estructura de oportunidades y los recursos individuales y familiares, dentro de esta estructura los jóvenes toman decisiones entorno a la forma de viajar. La hipótesis del trabajo es que la movilidad a través del uso de la Línea 1 mejoró las condiciones de vida de los residentes de San Juan de Lurigancho dado que les permitió acceder con mayor facilidad a diferentes bienes y servicios que se ubican en otros distritos. Aunque, los beneficios de este sistema de transporte y el alcance que tiene son diferentes en hogares de acuerdo a sus ingresos económicos y al lugar en el cual la persona reside vinculado a la cercanía de las estaciones del tren o no.

Palabras clave: movilidad, San Juan de Lurigancho, estructura de oportunidades, Línea 1, accesibilidad, jóvenes.

ABSTRACT

Vehicle congestion is one of the main concerns of limeños as they spend much of their time traveling. In 2014, Línea 1, the first rail transport system, began its commercial operations, becoming one of the fastest transport systems in the city connecting 9 of the 43 districts Lima has. This transport system begins in the district of San Juan de Lurigancho where most of its residents are located in a medium-low economic stratum, and has a morphology is complicated by road connectivity with other districts. In this context, the research is based on understanding displacements from a mobility study approach as an object of study in itself, and understands it as the modal characteristics and strategies of travelling, barriers and narratives around travelling. The research seeks to compare daily mobility in young workers residing in two areas in San Juan de Lurigancho differentiated by socioeconomic stratum and residential location. The study is part of an approach to the structure of opportunities and individual and family resources, within this structure young people make decisions around the way they travel. The hypothesis of this study that mobility through the use of Linea1 improved the living conditions of the residents of San Juan de Lurigancho since it allowed them easier access to different goods and services that are located in other districts. Although, the benefits of this transportation system and the scope it has are different in households according to its economic income and the place where the person resides linked to the proximity of the train stations or not.

Keywords: mobility, San Juan de Lurigancho, opportunity structure, Linea 1, accessibility

ÍNDICE

1. Introducción	5
2. Contexto	6
2.1 San Juan Lurigancho y la estructura urbana.....	6
2.2 Caracterización socioeconómica y demográfica de San Juan de Lurigancho. ..	10
2.3 Características de transporte y movilidad	19
2.4 Cierre.....	24
2. Problematización	27
2.1 Diseño de la investigación.....	28
2.2 Pregunta de Investigación.....	34
2.3 Objetivo central:	34
2.4 Objetivos secundarios:.....	34
2.5 Tabla operacionalización.....	35
3. Justificación	37
4. Estado del arte.....	38
4.1 Transporte y movilidad:.....	39
4.2 Accesibilidad	42
4.3 Experiencia urbana en la movilidad	47
5. Marco teórico	52
5.1 Estructuras de oportunidades.	53
5.2 Activos y recursos de los hogares.....	56
5.3 Estrategias	58
5.4 Movilidad	59
6. Bibliografía:.....	67

1. Introducción

Cuatro millones de limeños viajan durante 1 hora y 30 minutos a más, en un trayecto de ida y de vuelta (Transitemos, 2018), la cogestión vehicular es una de las cinco preocupaciones más importantes para los limeños en los últimos 3 años (Lima Como vamos, 2019, pp10). Los limeños sienten que el transporte y el tráfico que genera son problemas importantes que afecta su día a día. Los sistemas de transporte son elementos que nos permiten movilizarnos hacia diferentes lugares para realizar nuestras actividades. Por ello, la infraestructura de transporte en la ciudad es importante para que sus residentes, especialmente los que se encuentran en las zonas alejadas de los centros de la ciudad, para acceder a bienes y servicios.

En fines del 2014, la Línea 1 comenzó a operar de forma comercial convirtiéndose en el primer sistema de trenes eléctricos, y la primera de las 7 líneas de trenes que se planea construir en la ciudad. La línea 1 parte de San Juan de Lurigancho y recorre distritos como: Cerca de lima, El agustino, La victoria, San Borja, Santiago de Surco, San Juan de Miraflores y Villa María del triunfo y concluye su recorrido en Villa el Salvador. Su recorrido total se divide en 26 estaciones durante 53 minutos aproximadamente, antes del tren el recorrido podía durar hasta 4 horas.

El tren eléctrico recorre 9 distritos de los 43 distritos de Lima Metropolitana, San Juan de Lurigancho es uno de ellos. Este distrito alberga al 11% de la población total de capital con más de un millón de habitantes. La mayoría de residentes de San Juan de Lurigancho se ubican en un estrato económico medio y bajo, y un 19% cuanta con alguna Necesidad Básica Insatisfecha. El 56% de los residentes de SJL se movilizan hacia otros distritos para trabajar.

La línea 1 es un cambio en cuanto al equipamiento de San Juan de Lurigancho y de la movilidad cotidiana de sus residentes, dado que se agrega un nuevo sistema de transporte que se pone al servicio de sus necesidades de viajar a distintos puntos de la ciudad. La investigación parte de entender la movilidad como un objeto en sí mismo que se construye en cambio constante del tiempo y

del espacio. La movilidad cotidiana son las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas de los viajes.

El uso del tren eléctrico dentro de San Juan de Lurigancho ha generado cambios en la calidad de vida de sus residentes, pero, el acceso y los beneficios de este sistema de transporte no es de forma equitativa. Por ello, la investigación tiene como objetivo comprender la movilidad urbana cotidiana, en las características mencionadas, de jóvenes de 18-29 años que residen en dos áreas de diferencias en estrato socioeconómico y ubicación residencial en San Juan de Lurigancho.

El documento se estructura en cinco secciones: primero, se realiza un contexto del distrito de San Juan de Lurigancho en términos de la estructura urbana, las características sociodemográficas del distrito y las características de sus sistemas de transporte. Segundo, la problematización y el diseño de la investigación. Tercero, la justificación y relevancia del problema de la investigación, tanto teórica como social. Cuarto, un estado de la cuestión entorno a tres ejes: movilidad y transporte, accesibilidad y experiencia urbana. Y quinto, el marco analítico entorno a la movilidad cotidiana es el resultado de las estrategias a partir de los recursos y la estructura de oportunidades.

2. Contexto

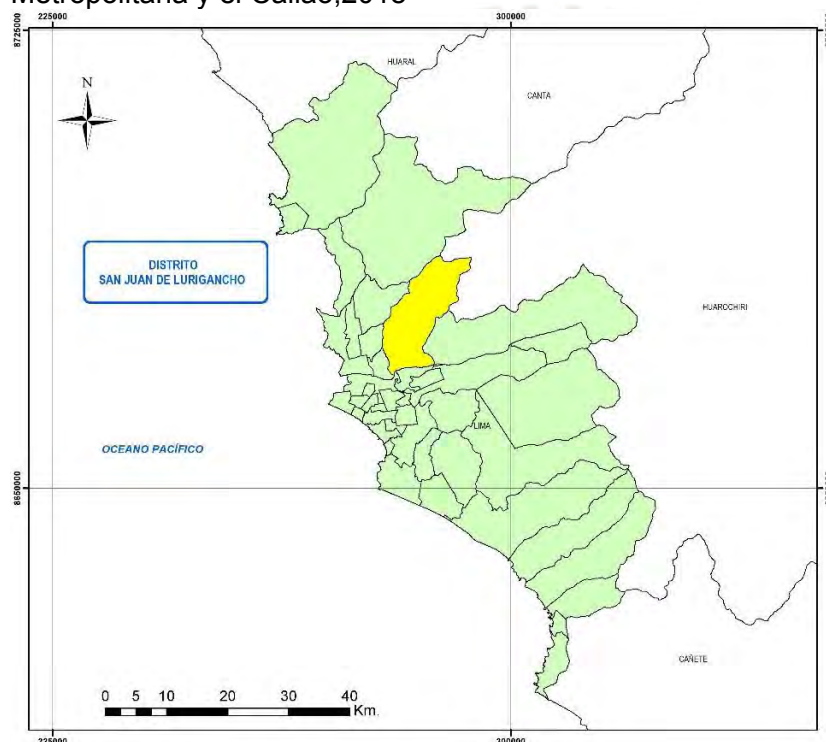
Lima es una ciudad heterogénea que agrupa una gran cantidad de distritos con características particulares. La división de Lima que ha predominado se basa en la orientación cardinal de la ciudad como: Lima centro, Lima Este, Lima Norte, Lima Sur. Esta división no es adecuada para aproximarnos a un distrito y con el resto de la ciudad. Por ello, en esta sección se presentará a San Juan de Lurigancho en dos contextos: la posición del distrito dentro de la estructura urbana de Lima y las características socioeconómicas al interior del distrito. Todo ello con el fin de caracterizar al distrito en relación a la ciudad en su conjunto, especialmente con sus centros, y las características propias del distrito.

2.1 San Juan Lurigancho y la estructura urbana

San Juan de Lurigancho se ubica en la zona este de Lima Metropolitana, fue declarado como distrito en 1967 en el gobierno de Belaunde Terry, según la ley

N.° 16382. A partir de esa fecha comenzaron a intensificarse las migraciones, los nombres de las antiguas haciendas pasaron a ser nombres de asentamientos humanos o pueblos jóvenes como Zarate, Las Flores, Campoy, entre otros. Por las migraciones, San Juan de Lurigancho se convirtió en una zona importante en la configuración urbana de una Lima pues muchos migrantes encontraron un hogar en este distrito.

Mapa 1: Ubicación de San Juan de Lurigancho respecto a los distritos de Lima Metropolitana y el Callao, 2018



Fuente: (INPE:2018)

En los años ochenta las avenidas Wiese y Canto Grande orientaron la expansión de la urbanización hacia las áreas laterales y hacia el noreste del distrito (Centeno, Dextre y Alegre, 2011, pp. 295). El distrito fue urbanizando alrededor de estas avenidas, las últimas áreas en las cuales se formaron asentamientos humanos son las que se encuentran más distantes de las avenidas principales. Cabe señalar que el distrito colinda en diferentes zonas con cerros, por ello, gran parte de la población reside en los cerros. Por el Este colinda con el Río Rímac y los Cerros de Pedreros y Campoy, por el Norte, los cerros de Canto Grande,

Mata Caballo Grande, Mangamarca. Por el Oeste, los cerros de Amancaes que se unen a los de cerros de Canto Grande.

La morfología del distrito, rodeada por cerros, complica y limita la conectividad vial interdistrital que permite el acceso a otros distritos con mayores oportunidades y bienes. Por ello, los viajes desde San Juan de Lurigancho, desde los años ochenta, se incrementaron por la necesidad de sus residentes de movilizarse hacia otros distritos dado que en su distrito no contaban con los servicios u oportunidades que buscaban.

La necesidad de viajar a diferentes puntos de la ciudad de Lima, cada vez más poblada con las migraciones, se volvieron urgentes. La oferta de transporte público era limitada y no cubría gran parte de la ciudad. En 1992, se publica el decreto DL 651 que establecía la libre competencia y el libre acceso a las rutas con el fin cubrir la necesidad de movilizarse de las personas. Las empresas de transporte informales, con la ley, fueron consideradas formales (Bielich, 2009 pp.29) La necesidad de viajar se resolvió con esta ley, sin embargo, al liberar el mercado de transporte, no se pudo ejercer un control y fiscalización de las rutas y empresas de transporte.

En los mismos años, Lima experimentó transformaciones importantes en su estructura urbana producto de la era de globalización, lo que trajo mayor inversión extranjera, mayor infraestructura de transporte y telecomunicaciones que genera la inserción de la metrópoli a una economía mundial. El crecimiento económico, la inversión pública y las políticas públicas han estimulado la concentración de servicios comerciales y financieros en áreas específicas de la estructura urbana: centros. Entendidos como áreas de atracción de viajes y actividades en la ciudad se consolidaron entre las zonas de Lima-Callao-Miraflores (Centeno, Dextre y Alegre, 2011, pp. 297, Vega Centeno, 2017).

Estas áreas centrales o Lima centro comprenden distritos como: Barranco, Miraflores, San Borja, Surquillo, San Isidro, Santiago de Surco, Lince, San Miguel, Rímac y otros distritos. Las cuales atraen personas de diferentes puntos de la ciudad dado que concentran el poder económico, espacios sociales y de entretenimiento, también las principales ofertas educativas y servicios

públicos (Avellaneda, 2007). Los centros ganan mayor visibilidad por las oportunidades que ofrecen.

Para el caso de la metrópoli, la distribución de los centros configura un *policentrismo centralizado*; es decir, los centros se encuentran próximos unos a los otros, estos se ubican en el centro financiero de San Isidro, el centro comercial de Miraflores, el centro comercial de Gamarra y Mesa Redonda (Gonzales y Del Pozo, 2012, pp. 21). Las áreas mencionadas concentran gran cantidad de puestos de trabajo, y como señala Gonzales y Del Pozo, a mayor actividad siempre será necesario más trabajo (2012, pp. 4). Por ello, los centros son áreas de actividad económicas y sociales que concentran oportunidades laborales.

La estructura de la ciudad se construye a partir de la relación entre los centros con el resto de la ciudad (Vega Centeno, 2017, pp.7). Esto se debe a que los centros abarcan a mayor variedad y cantidad de servicios y bienes en Lima, por ello, el resto de distritos buscan articularse con los distritos de Lima Centro para aprovecharse de los servicios que brinda. Los sistemas de transporte, avenidas, pistas son importantes medios que articulan los centros de la ciudad con el resto de distritos.

Del total de habitantes de Lima Este compuesto por Santa Anita, Chaclacayo, Lurigancho, entre otros distritos, el 47% de los habitantes de Lima Este viajan por motivos laborales, la mayoría de sus residentes viajan mediante el transporte público (Vega Centeno, 2017, pp.15). Entonces, los distritos de Lima Este no logran incorporar laboralmente a sus habitantes dado que no tiene centros económicos importantes que tengan las oportunidades laborales, a pesar de tener un gran número de habitantes y ser extensos geográficamente. Por ello, tienen que movilizarse a áreas como Lima Centro dado que concentran oportunidades laborales, para acceder a esos centros el transporte público es su principal aliado.

La distancia física y las dificultades desde San Juan de Lurigancho hacia cualquiera de los distritos de Lima centro son amplias. Por ejemplo, la distancia hacia el centro Financiero de San Isidro es de 23.4 kilómetros, si se viaja en auto es de 1 hora y 7 minutos, según Google Maps. Además de la distancia física, la

morfología del distrito complica y congestiona las vías de salida y de entrada al distrito. Por ello, San Juan de Lurigancho, no accede a los servicios y oportunidades que ofrecen los distritos de centro porque el territorio y la infraestructura de transporte del distrito complica que las personas viajen a dichos distritos.

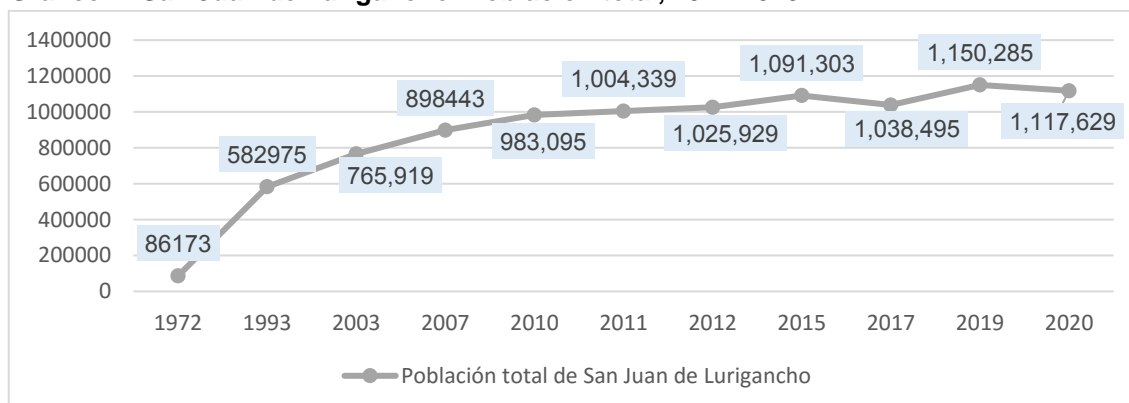
Las distancias de físicas se logran superar con sistemas de transporte más eficientes, rápidos y seguros, por ello, el tren eléctrico es un cambio en la infraestructura de transporte que logra superar las barreras físicas y territoriales de distrito de San Juan de Lurigancho. Lo que genera una mayor vinculación del distrito con el resto de la ciudad.

2.2 Caracterización socioeconómica y demográfica de San Juan de Lurigancho.

Lima es una ciudad que agrupa a 43 distritos, de los cuales, San Juan de Lurigancho tiene características específicas que lo diferencian de resto de distritos de la capital. Los diferentes recursos que cuentan los hogares y los residentes de cada distrito son importantes para analizar las necesidades insatisfechas dentro del distrito y la necesidad de viajar para satisfacerlos.

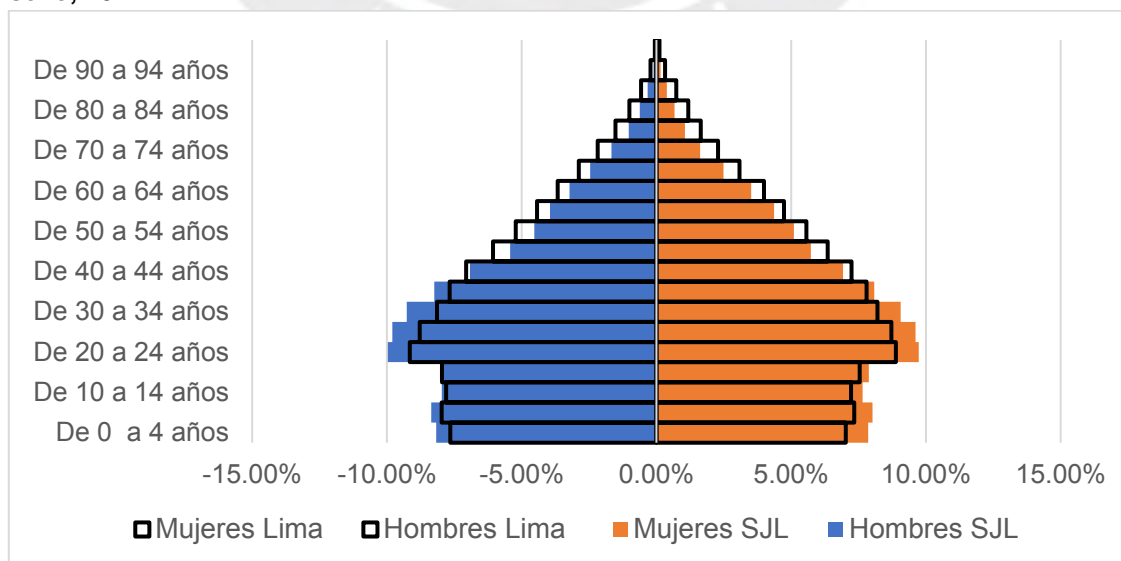
Las dimensiones de análisis son la estructura poblacional, la población económicamente activa, las necesidades básicas insatisfechas (NBI), el abastecimiento del agua, ubicación de su centro laboral y educativo, nivel educativo y el Índice de Desarrollo Humano (IDH). Todo ello con el fin de comprender las condiciones de vida de los residentes de San Juan de Lurigancho.

En primer lugar, la población de San Juan de Lurigancho ha mantenido un crecimiento significativo los últimos años, actualmente es el distrito más poblado del país con 1 117 629 habitantes. Desde 1993, el distrito ha incrementado su población en 52% para el 2020. Además, dicho volumen de población representa el 11% de la población total de Lima. El gráfico 1 evidencia el continuo crecimiento del distrito, en el 2011 superó el millón de habitantes, sin embargo, en el 2017 hay un descenso del del 0.5% del 2015 al 2017.

Gráfico 1: San Juan de Lurigancho: Población total, 1972-2020

Fuente: (INEI 1993, 2007, 2017 y 2020; Municipalidad de San Juan de Lurigancho, PNUD, 2019)

En el 2017, la edad promedio de un habitante de San Juan de Lurigancho es 31 años. La pirámide poblacional de dicho distrito señala que hay una población mayoritariamente joven y poca proporción de personas con mayor edad. La distribución entre sexo es similar en los distintos años, no muestran diferencias significativas. La mayor la población joven indica una mayor cantidad de personas que necesitan acceder a oportunidades laborales y educativas para tener mejores condiciones de vida. En el caso de Lima, la población joven es menor en comparación de San Juan de Lurigancho, y la población adulta va en aumento.

Gráfico 2: San Juan de Lurigancho y Lima: Estructura poblacional por edades según sexo, 2017

Fuente: (INEI:2017)

San Juan de Lurigancho es un distrito con gran población en el cual no todos sus residentes tienen las necesidades básicas cubiertas. En 1993, el 31.8% de sus residentes no tenían cubierta alguna de las necesidades básicas, en el 2017 representa un 19.7% de la población. La disminución de estas cifras indica un avance en cubrir las necesidades básicas insatisfechas de la población de San Juan de Lurigancho. A pesar de esta reducción, el 19% representa a una proporción importante de habitantes con alguna NBI dado que la población es abundante.

En comparación con Lima en el 2017, las cifras de San Juan de Lurigancho son más altas, dado que el 15.7% de los limeños no cuentan con alguna de las NBI y un 13.8% de la población tiene una de las necesidades básicas insatisfechas (ver tabla 1). San Juan de Lurigancho siendo uno de los distritos más poblados, tiene un 19% de su población alguna necesidad básica insatisfecha, por lo cual, el porcentaje de sus residentes es mucho mayor que el promedio de la capital. Este distrito es grande en población cuya mayoría de sus residentes no viven en condiciones adecuadas.

Tabla 1: San Juan de Lurigancho y Lima: Población por número de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2017

Población por número de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	San Juan de Lurigancho			Lima
	1993	2007	2017	2017
a) Población con al menos una NBI (hab.)	31.8%	42%	19.4%	15.7%
b) Población con una NBI (hab.)	25.0%	24%	16.7%	13.8%
c) Población con dos NBI (hab.)	11.8%	6%	2.5%	1.8%
d) Población con tres NBI (hab.)	4.4%	1%	0.2%	0.2%
e) Población con cuatro NBI (hab.)	0.8%	0%	0%	0%
f) Población con cinco NBI (hab.)	0.1%	0%	0%	0%

Fuente: INEI: 1993, 2007, 2017

Dentro de los indicadores de NBI, una importante proporción de residentes en San Juan de Lurigancho habitan viviendas en condiciones inadecuadas. Pues, 10% de la población convive con muchas personas en espacios reducidos, también, el 8% por las viviendas tienen características físicas inadecuadas. Cabe señalar que un 2% de la población en hogares con niños que no asisten al colegio.

A pesar de que las cifras se han ido reduciendo con el paso del tiempo, el 10,4% representa a más de 100 mil personas que viven con hacinamiento. En comparación con Lima en el 2017, las cifras del distrito son mucho mayores que el resto de la capital en todas las NBIs (ver tabla 2). Existe una tendencia en altos porcentajes de la población de San Juan de Lurigancho con niveles de vida inadecuados en comparación al promedio del resto de la ciudad.

Tabla 2: San Juan de Lurigancho y Lima: Población por tipo de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2017

Población por tipo de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	San Juan de Lurigancho			Lima (promedio)
	1993	2007	2017	2017
a) Población en viviendas con características físicas inadecuadas (hab.)	18.6%	12.2%	8.20%	5.03%
b) Población en viviendas con hacinamiento (hab.)	21%	20.9%	10.4%	8.63%
c) Población en viviendas sin servicios higiénicos (hab.)	14.9%	4.0%	0.80%	1.49%
d) Población en hogares con niños que no asisten a la escuela (hab.)	6%	2.2%	2%	1.73%
e) Población en hogares con alta dependencia económica (hab.)	5%	1.7%	1%	0.96%

Fuente: INEI: 1993, 2007, 2017

Una de las necesidades más importantes dentro de una vivienda y para la calidad de vida de las personas es el acceso al agua. En el caso de San Juan de Lurigancho, los niveles de abastecimiento de agua mediante una red pública dentro de la vivienda han aumentado del 1993 al 2017. La urbanización del distrito aumento las viviendas a lo largo de los años mencionados y las brechas de acceso del agua, también, han aumentado (ver tabla 3).

A pesar de la reducción de porcentajes en el acceso al agua mediante cisterna, del 2007 al 2017 ha aumentado la población que se abastece de agua por dicho medio, este tipo de abastecimiento es más caro y de menor calidad (Metzger y otros, 2015 pp. 9). La urbanización del distrito no vino acompañada del acceso al agua dentro de la vivienda, lo cual evidencia desigualdades dentro del distrito.

Tabla 3: San Juan de Lurigancho: Abastecimiento de agua en la vivienda, 2007 y 2017

Abastecimiento de agua en la vivienda	1993		2007		2017	
Red pública dentro de la vivienda	55074	50%	137070	72.3%	186 772	73.1%
Red pública fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación	6758	6.1%	10472	5.5%	17 496	6.8%
Pilón o pileta de uso público	7894	7.2%	17566	9.3%	24 139	9.4%
Camión - cisterna u otro similar	33136	30.1%	17749	9.4%	24 460	9.6%
Pozo (agua subterránea)	5075	4.6%	1129	0.6%	394	0.2%
Vecino	-	-	1054	0.6%	1 920	0.8%
Río, acequia, manantial o similar	696	0.6%	55	0.0%	-	-
Otro	1515	1.4%	4576	2.4%	341	0.1%
Total	110148	100%	189671	100%	255 522	100%

Fuente: INEI: 1993, 2007, 2017

El Índice de Desarrollo Humano (IDH) es una importante herramienta para medir el desarrollo de una población, las variables que la componen son la esperanza de vida, el acceso a la educación y el ingreso per cápita. En el caso del distrito de interés, su IDH ha ido en aumento desde el 2003 lo que implica mejores condiciones de vida para los habitantes de dicho distrito. Así, los indicadores de esperanza de vida, la proporción de población de 18 años con secundaria completa, el porcentaje de años en educación y el ingreso per cápita familiar mensual han ido en aumento (ver tabla 4).

En el 2019, los años promedios de educación son 10.27 años, siendo 11 años la edad promedio de la educación básica regular, además, el 25% de la población con 18 años no logra culminar la secundaria completa, esta cifra representa a 260 247 habitantes. Esto implica que no todos los habitantes llegan a culminar la secundaria, lo cual va afectar el poder alcanzar un trabajo estable y con una remuneración adecuada.

Tabla 4: San Juan de Lurigancho: Índice de Desarrollo Humano y sus componentes, 2003-2019.

Distrito: San Juan de Lurigancho	2003	2007	2010	2011	2012	2015	2017	2019
IDH	0.481	0.469	0.582	0.609	0.616	0.661	0.691	0.643
Esperanza de vida al nacer	73.76	75.76	77.73	78.20	78.76	80.18	81.02	80.18
% Poblac 18 años con educación secundaria completa	76.25	76.28	76.31	76.30	76.31	74.94	73.44	74.94
% de Años de educación (Poblac 25 y más)	10.47	10.63	10.85	10.79	10.84	10.27	9.56	10.27

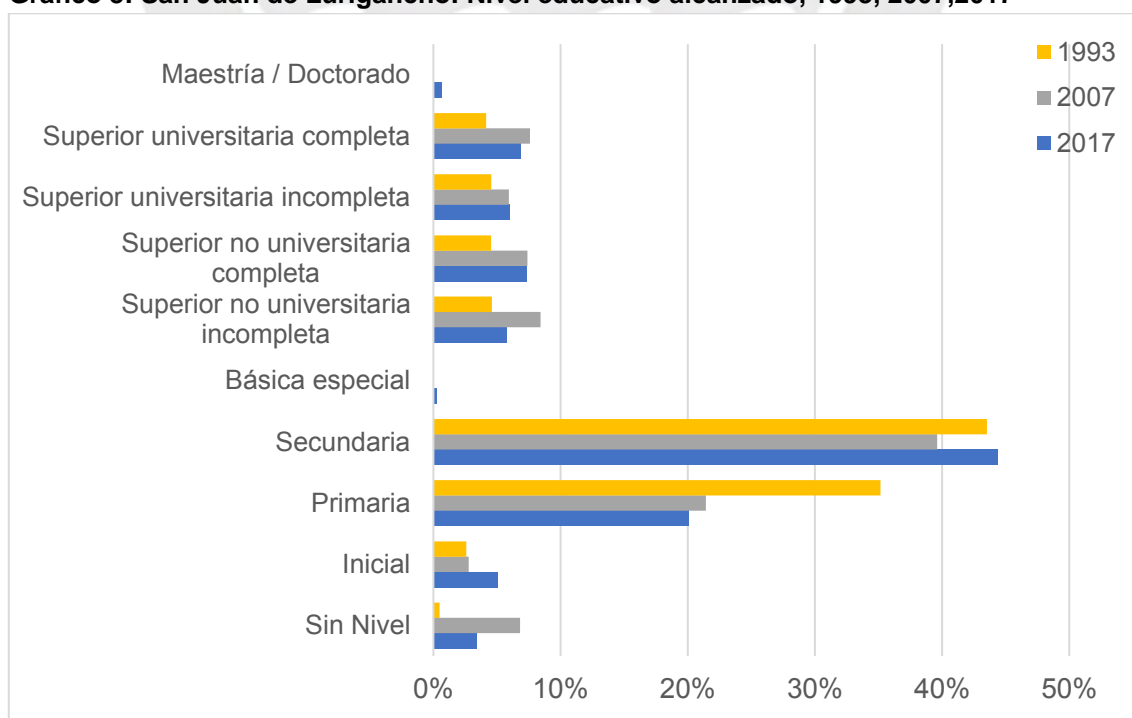
N.S Mensual Ingreso familiar per cápita	529.4	470.7	828.4	937.9	957.9	1,193.8	1,407.0	1,193.8
---	-------	-------	-------	-------	-------	---------	---------	---------

Fuente: PNUD 2019

En cuanto al nivel educativo alcanzado en San Juan de Lurigancho, en el 2017 el 44 % de la población ha alcanzado el nivel de secundaria, solo el 27% de la población ha alcanzado algún nivel de educación superior incompleta o incompleta. En comparación con los años anteriores, se ha reducido considerablemente las personas que no tenían ningún nivel de instrucción o las que solo alcanzaban el nivel de inicial y primaria (ver gráfico 4).

Por otro lado, la población que logra alcanzar la educación superior tanto completa como incompleta ha aumentado, pues en 1993 representaba el 29,36%, el 2007, 27% y en el 2017, 36%, este incremento especialmente entre el 2007 al 2017. Esto implica importantes avances en el grado de instrucción de la población de San Juan de Lurigancho. Los residentes de SJL en su mayoría cuentan con secundaria, pero el 25% no llega concluir este nivel antes de los 18 años. El acceso a la educación en un momento oportuna va influir en el tipo de trabajo que obtenga y por ello en los ingresos que obtenga.

Gráfico 3: San Juan de Lurigancho: Nivel educativo alcanzado, 1993, 2007, 2017



Fuente: INEI: 1993, 2007, 2017

En cuanto a la estructura económica del distrito, la población económicamente activa, es decir, tanto la ocupada como la desocupada, ha ido aumentando progresivamente a través de los años, al igual que la ocupada; sin embargo, la población desocupada ha aumentado de 2007 al 2017. Por otro lado, la población en edad de trabajar ha ido aumentando desde 1993 hasta el 2017, este aumento se debe al incremento de la población que ha migrado en este distrito aumentando la población de 14 años a más a lo largo del tiempo.

En el 2017 el 50% de la población se encuentra en condiciones de trabajar, a pesar que los habitantes de San Juan de Lurigancho no cuentan con similares niveles de educación, los residentes se encuentran empleados en similares proporciones que Lima. Sin embargo, dado que los residentes de S JL en su mayoría cuentan con secundaria, los trabajos a los cuales acceden pueden ser precarios, informales, inestables, entre otros.

Tabla 5: San Juan Lurigancho y Lima: Estructura Económica, 1993, 2007 y 2017

	San Juan de Lurigancho			Lima (Promedio)
	1993	2007	2017	2017
a) Población en edad de trabajar	63.0%	73.8%	77.0%	79.0%
b) Población económicamente activa	35.5%	49.8%	50.0%	50.0%
Población económicamente ocupada	32.9%	48.1%	47.8%	47.8%
Población económicamente desocupada	2.64%	1.8%	2.6%	2.5%
e) Población económicamente inactiva	27.5%	24.0%	27.1%	28.7%

Fuente: INEI. 1993, 2007 y 2017

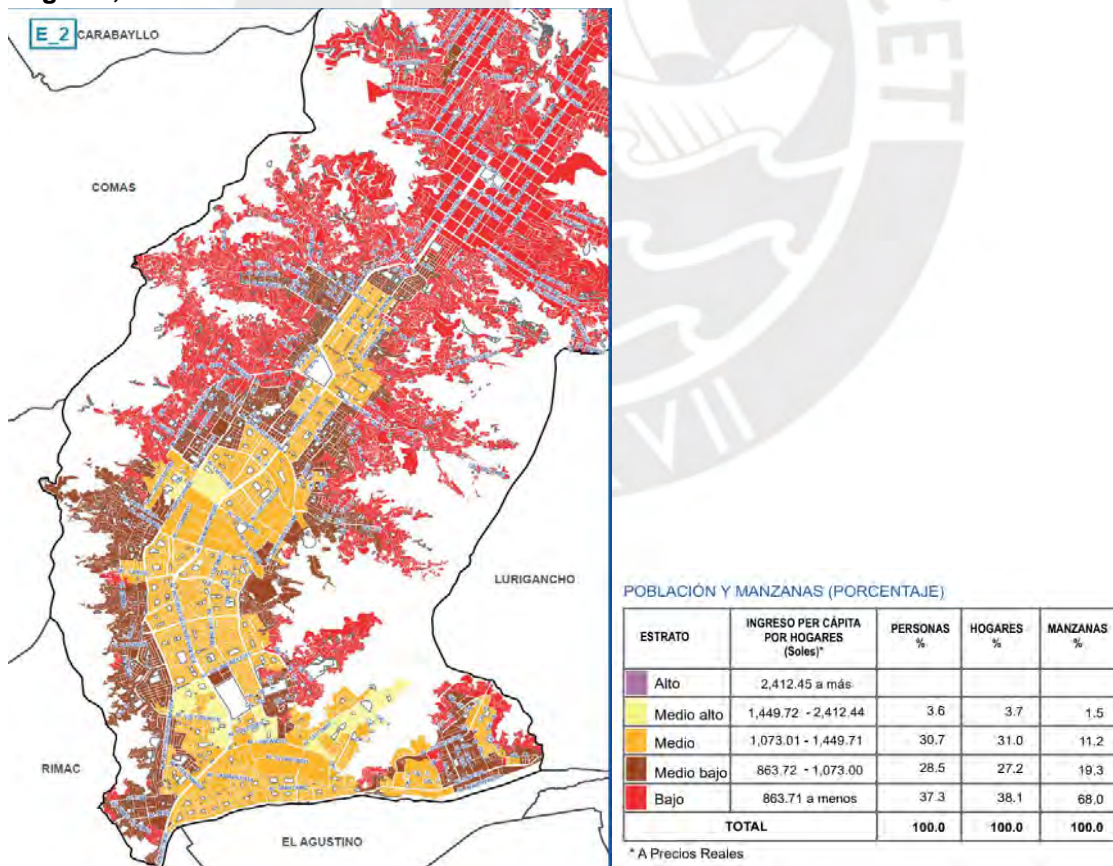
El nivel socioeconómico que predomina en el distrito es el 65,3% de los habitantes se ubican en el estrato bajo y medio bajo, solo un 3% se encuentra en un estrato medio alto. Por otro lado, el 38% de las personas que son de estrato bajo ocupan el 68% de las manzanas, pero el 32% de los de estrato medio ocupan el 11,2% de las manzanas, esto implica que las personas de estrato bajo viven en muchas más áreas, en casas de un piso, por ejemplo. Pero las personas de clase media, ocupan poco territorio, se encuentran concentrados en cierta área del distrito, puede que vivan en condominios, áreas residenciales.

Los sectores bajos, la mayoría, se ubican en los cerros que colindan dentro de San Juan de Lurigancho, también estas zonas son las más alejadas de la

entrada del distrito resultado de invasiones como el caso de Jicamarca, una area que se encuentra en proceso de urbanizacion por las constantes invasiones. Por otro lado, la mayoría de personas de estrato medio se ubican a la entrada del distrito y cerca de la via central del distrito, la Av. Wisse, y a la infraestructura del tren.

La Av. Wisse es una de las principales vías dentro del distrito que la convierte en avenida articuladora, pues conecta con las avenidas más importantes dentro del distrito como la av. Canto Grande. También, a lo largo de esta avenida se ubican negocios, supermercados, universidades, entre otros, que la convierte en una via para acceder a los bienes de este distrito. El tren eléctrico se encuentra ubicado sobre la avenida, por lo tanto, la avenida Wisse tiene un rol central en la movilidad de los residentes de San Juan de Lurigancho.

Mapa 2: San Juan de Lurigancho: Ingreso Per capita de la poblacion, manzanas y hogares, 2020

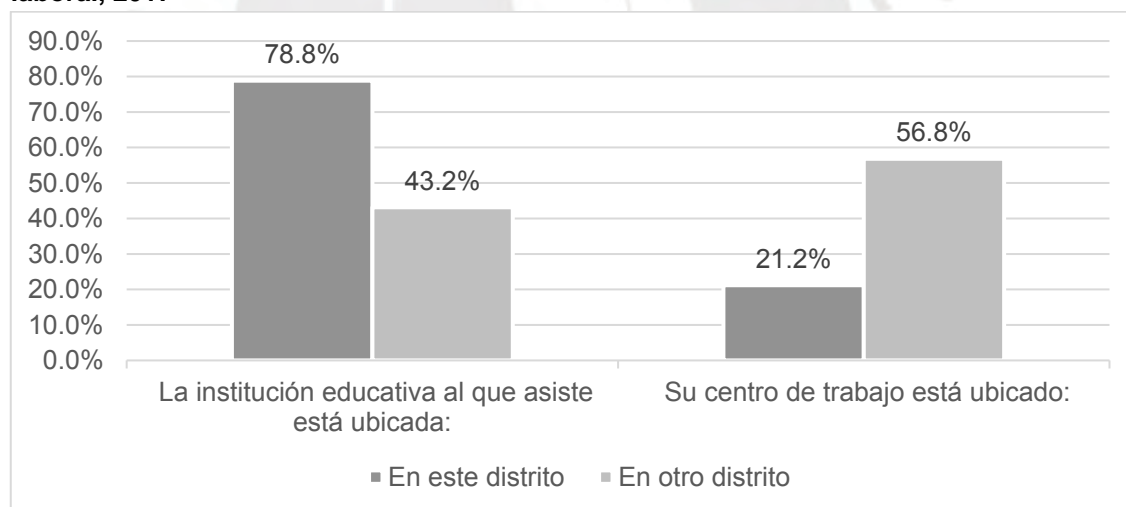


Fuente: INEI 2020

Finalmente, la mayoría de los habitantes de San Juan de Lurigancho asisten a centros educativos ubicados al interior del del distrito dado que en los últimos 10 años se han incrementado las instituciones educativas dentro del distrito. Por ejemplo, la Universidad Tecnológica del Perú se inauguró una nueva sede en el 2017, el instituto ZEGEL IPAE en el 2018, el instituto superior Arzobispo Loaiza en el 2015, entre otros centros educativos.

Sin embargo, muchos residentes se movilizan hacia otros distritos dado que su centro laboral se encuentra fuera de este, ellos/ellas representan el 56,8% del total de personas que trabajan en todo el distrito. La oferta laboral dentro del distrito es escasa, por eso, los residentes de SJL buscan trabajo en otros distritos. En ese sentido, los viajes tienen el rol de conectar a los residentes de SJL con su centro laboral que se ubica, en su mayoría, fuera del distrito.

Gráfico 4: San Juan de Lurigancho: ubicación de la Institución educativa y del centro laboral, 2017



Fuente: INEI: 2017

A modo de síntesis, San Juan de Lurigancho es el distrito más poblado de Lima, representa el 11% de la población total de la capital, y en su mayoría son jóvenes. La urbanización del distrito no vino acompañada del acceso al agua y otros servicios dentro de la vivienda, ni condiciones de vivienda digna, pues el 19% tiene alguna NBI y el 20% no cuenta con conexión de agua potable dentro de su hogar (INEI 2017). Además, el 65% de los residentes se ubica en un estrato

económico bajo y medio-bajo (INEI, 2017) y el 25% no llega concluir secundaria antes de los 18 años (2019).

La calidad de vida dentro del distrito se expresa en las deficiencias en el acceso a servicios básicos y bienes. Los sistemas de transporte son importantes para poder trasladar a las personas hacia bienes o servicios, por ejemplo, si una familia se abastece de agua mediante cisterna tiene que viajar con sus recipientes hacia el paso de la cisterna. Por ello, el transporte es un importante factor para el acceso a oportunidades o servicios. En la siguiente sección caracterizara los principales sistemas de transporte y rutas dentro de San Juan de Lurigancho, reconociendo la particularidad de su territorio, todo ello con fin de conocer el equipamiento del distrito y el acceso que tienen sus residentes por este medio.

2.3 Características de transporte y movilidad

El punto de partida es las diferencias entre movilidad y transporte, pues cada concepto tiene una unidad de análisis y una forma de entender los viajes. Ambos conceptos estudian los desplazamientos de las personas y las infraestructuras de transporte en un territorio (Gutiérrez, 2013). Los estudios de movilidad buscan comprender los diferentes desplazamientos de las personas, con diferentes motivos, las experiencias y significados que puede involucrar dichos desplazamientos (Jirón y Cortes, 2019, pp.3). Así, la movilidad es un campo que incorpora el componente social a los desplazamientos.

La movilidad urbana es una performance en el territorio producido en un determinado tiempo y lugar, es decir, la movilidad cotidiana es una práctica social de desplazamientos producido y organizado por una sociedad de acuerdo a un lugar y tiempo determinado (Gutiérrez, 2013). Entender la movilidad como practica social implica recoger entender la visión subjetiva del desplazamiento, es decir, cada individuo experimenta la movilidad de forma diferente.

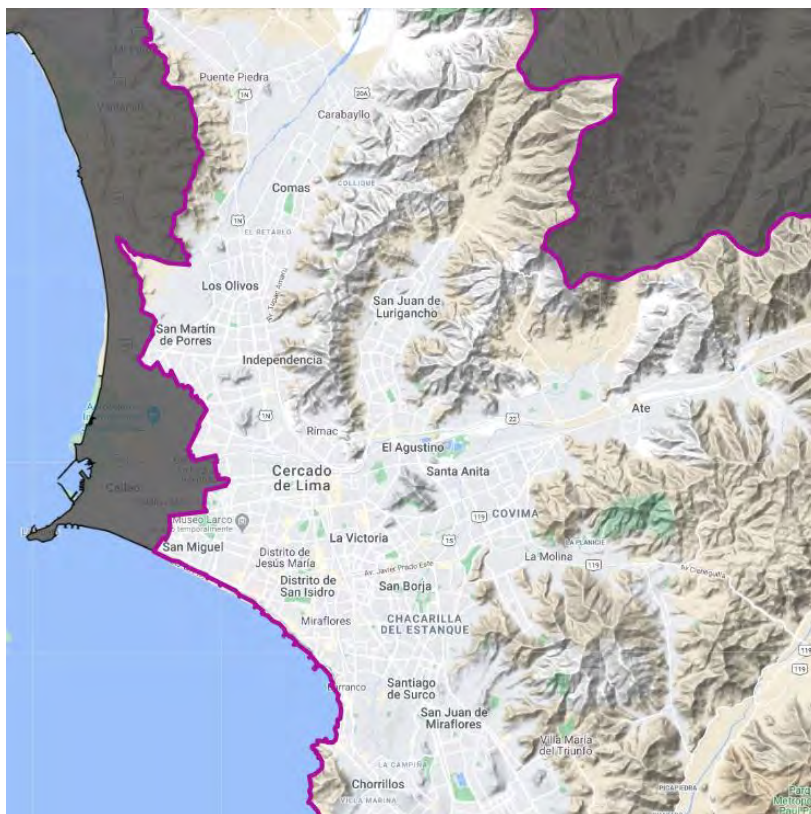
El transporte analiza los viajes de un punto hacia otro punto centrado en estudiar a los vehículos o medios de viajes y la infraestructura disponible en un territorio, dentro de sus principales dimensiones se encuentra la infraestructura

y la oferta de transporte disponible en el territorio (Miralles, 2002). El transporte enfatiza el viaje como un movimiento que se puede medir y predecir, por ello, se centran en modelos matemáticos y técnicos para entender los viajes y los sistemas de transporte (Hernández, 2011)

En esta sección se realizará una descripción sobre las rutas disponibles desde San Juan Lurigancho hacia otros distritos, las características de los viajes más frecuentes del distrito y la relevancia de la Línea 1 dentro del distrito. Todo ello con el fin de comprender el equipamiento y las características de los viajes dentro del distrito reconociendo sus particularidades topográficas. El análisis de los sistemas de transporte y el reconocimiento de las particularidades del territorio son los primeros indicios para entender la movilidad.

San Juan de Lurigancho cuenta varias vías que permiten la conexión con otros distritos; sin embargo, todas estas vías se encuentran en la misma dirección, esto generaría un cuello de botella en horas de mayor tráfico. Este distrito se encuentra enmarcado entre cerros que limita las conexiones interdistritales, en comparación con otros distritos como Cercado de Lima tienen múltiples vías y en distintos sentidos que permiten viajar a otros distritos con mayores alternativas.

Mapa 3: Lima: Relieve de Lima Metropolitana, según distritos, 2020



Fuente: Geo Perú

Las rutas disponibles para los residentes de San Juan de Lurigancho hacia Lima sur son 21 rutas de transporte público, esta área comprende San Juan de Miraflores, Chorrillos, Villa el Salvador. Las rutas disponibles para Lima oeste y centro son 24 que tienen como destino a distritos como Santiago de Surco, la Victoria, Jesús María, entre otros distritos. Por otro lado, hay 11 rutas de transporte público en dirección a la provincia del Callao y hacia Lima norte son 9 líneas de buses, que incluye distritos como Comas, San Martín de Porres, entre otros (Protransporte, pp, 5). En ese sentido, hay más rutas de transporte hacia Lima Sur que Lima Centro, a pesar que esta área concentre los bienes y servicios de la ciudad.

En cuanto a la cantidad de viajes de los habitantes de San Juan de Lurigancho rondan entre 1 193 596 viajes, en un mes del 2017. Entre los principales destinos se encuentran Ate Vitarte con 476 317 viajes, seguido por Comas con 330 779 viajes; San Martín de Porres 302 55, Santa Anita 230 939, La victoria 218 747, Santiago de Surco 197 657, El agustino con 195 639 viajes mensualmente en el año 2007 (Big data, 2017). Las principales características

de los viajes es que las horas con mayor frecuencia de estos viajes son de 11 am a 3pm. Los motivos de viaje en su mayoría son para volver a casa.

Los destinos frecuentes de los habitantes de San Juan de Lurigancho, son los distritos de Ate Vitarte y Comas. En cuanto a la edad de personas que más viajan a estos distritos es el grupo de 50 a más edad en Ate Vitarte y en Comas es de 20 a 29 años de edad. En cuanto al nivel socioeconómico de los habitantes que se movilizan a dichos distritos, las personas que se ubican en el grupo económico C son los que más viajan. Respecto al sexo de las personas que más viajan, los hombres son los que más viajan en comparación de las mujeres en ambos distritos. En cuanto a las características de sus viajes, las horas en las cuales se realizan son de 5 a 7pm en Comas, en Ate Vitarte de es de 9am a 11am. El motivo más común para que los habitantes de dicho distrito se trasladen es “volver a casa” en Comas, y en Ate vitarte es otro motivo (no laboral ni volver a casa), seguido por el motivo laboral en ambos distritos (Big Data 2017).

La oferta de transporte hacia diferentes puntos de la ciudad es variada dado que hay varias rutas que transitan desde San Juan de Lurigancho hacia a otros distritos, pues se realizan más de un millón de viajes al mes. Pero, este distrito no cuenta con la suficiente infraestructura que necesita un distrito con las características morfológicas y demográficas como el tamaño de la población y la ubicación entre cerros.

San Juan de Lurigancho alberga a una gran cantidad de residentes que se movilizan para realizar diferentes actividades, dentro de las cuales, el trabajo es una de las principales razones para moverse fuera del distrito. La infraestructura del transporte está centrada en los buses y en el auto particular, y vías interdistritales se ubican en una sola dirección. Lo cual limita la capacidad desplazarse de los habitantes, pues los residentes tienen pocas opciones para salir del distrito.

En ese contexto, el tren eléctrico es un nuevo sistema de transporte rápido, seguro y eficiente que se pone a disposición para los habitantes de dicho distrito. Este nuevo sistema de transporte supone nuevos desplazamientos y cambios en la estructura de los viajes de las personas.

La Línea 1, específicamente el tramo 2, inició sus operaciones comerciales a fines del 2014, dicho sistema de transporte contaba con 24 trenes de los cuales 5 trenes eran de 6 coches, y 19 trenes de 5 coches. El tiempo promedio entre cada viaje era 10 minutos, así se realizaban 242 recorridos desde Bayóvar hasta Villa El Salvador y viceversa. Al año siguiente, se efectuaron 107'070,145 pasajeros anuales, en cuanto a los viajes origen-destino más frecuente fue desde la estación Gamarra hasta la estación Bayóvar en San Juan de Lurigancho (Lima Como vamos, 2015, pp. 10).

En el 2017, la capacidad del tren eléctrico aumentó, dado que se aumentaron 26 trenes (2 trenes adicionales de 6 coches) logrando disminuir el tiempo de espera de trenes, así en horas punta, los trenes pasaban cada 6 minutos, y en horas valles pasaban cada 10 minutos. Este aumento de trenes también implicó un incremento de pasajeros, el tren eléctrico transportó 107'527,560 pasajeros anuales. En cuanto a la demanda por estaciones, las estaciones ubicadas en San Juan de Lurigancho presentan más del 25% de toda la Línea del Tren Eléctrico, Siendo Bayóvar una de las estaciones con mayor demanda. (Lima como vamos, 2017, pp.15).

Tabla 6: Demanda por estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima

Estación	Demanda	%	Estación	Demanda	%	Estación	Demanda	%
Gamarra	10'041,754	9.3	Cabitos	3'907,380	3.6	San Borja Sur	2'727,981	2.5
Miguel Grau	9'910,799	9.2	Arriola	3'882,723	3.6	Los Postes	2'561,978	2.4
La Cultura	8'514,698	7.9	Santa Rosa	3'674,041	3.4	Parque Industrial	2'478,210	2.3
Bayóvar	7'329,482	6.8	San Juan	3'632,422	3.4	Ayacucho	2'447,241	2.3
Villa El Salvador	6'717,992	6.2	Los Jardines	3'475,707	3.2	Pumacahua	2'283,259	2.1
Angamos	5'063,278	4.7	Caja de Agua	3'458,188	3.2	Jorge Chávez	2'015,787	1.9
Atocongo	4'468,967	4.2	María Auxiliadora	3'287,121	3.1	Presbítero Maestro	860,230	0.8
Villa María	4'228,029	3.9	San Martín	3'256,239	3.0	El Ángel	467,349	0.4
San Carlos	3'911,467	3.6	Pirámide del Sol	2'925,238	2.7	Total	107'527,560	100

Fuente: AATE

Fuente: (Extraído de Lima Como Vamos, 2017, pp. 15)

En el 2018, la capacidad de Línea 1 aumentó dado que se compraron más trenes, llegando a tener 33 trenes, lo cual aumentó el volumen de pasajeros que usan dicho sistema de transporte. También, se redujo el tiempo de espera entre cada viaje, los trenes pasaban cada 3 minutos en hora punta y en hora valle

pasaba cada 6 minutos. En ese año se incrementó a 125'983,015 pasajeros. (Lima como vamos, 2018, pp. 14)

A modo de síntesis, San Juan de Lurigancho cuenta con pocas vías interdistritales que se ubican en una misma dirección y una limitada infraestructura para el tamaño de población que alberga. Por ello, estas condiciones dificultan los desplazamientos que realizan o quieren realizar las personas. En ese contexto, el tren eléctrico es una alternativa para mejorar los viajes de los residentes de dicho distrito, pues el 25% de la demanda de pasajeros en todas las estaciones se ubican al interior de San Juan de Lurigancho.

2.4 Cierre

A partir de lo señalado en las secciones anteriores, el vínculo entre la estructura urbana, las condiciones socioeconómicas y el transporte dentro de San Juan de Lurigancho contribuyen a entender el contexto en el cual los residentes actúan. Todo ello con el fin de describir los motivos y las condiciones en las cuales sus residentes viajan.

La posición de San Juan de Lurigancho dentro de la estructura urbana de Lima se encuentra en una posición de desventaja en relación a los centros que concentran gran parte de las actividades económicas y sociales, oportunidades económicas y servicios de la ciudad por su distancia física, la morfología del distrito y las rutas de transporte que recorren Lima centro. San Juan de Lurigancho no se encuentra físicamente cerca del Lima centro por ello es necesario usar algún medio de transporte para llegar, la morfología del distrito es compleja dado que los cerros limitan las fronteras interdistritales

La infraestructura de transporte público es muy importante para este distrito por la importancia de conectar con los centros y las características socioeconómicas. La mayor parte de la población de San Juan de Lurigancho es joven con educación básica y de estrato medio-bajo que viven en asentamientos humanos, el sistema de transporte público es un medio por el cual la mayoría de los residentes de este distrito se movilizan. El transporte es importante para el

distrito y para sus residentes para acceder a los beneficios que ofrecen los centros de la ciudad

Más de 230 mil personas ocupadas que residen en San Juan de Lurigancho se movilizan fuera de este con motivos laborales (INEI 2017). La línea 1 es un nuevo medio de transporte que complementa la infraestructura y el equipamiento del distrito para facilitar a sus residentes el acceso a 9 distritos, algunos que forman parte de los centros de la ciudad como San Borja. Por ello, este sistema de transporte tiene la capacidad de mejorar el acceso de los centros, por ende, acceder a mejores trabajos y sus condiciones de vida.



Tabla 7: Estructura urbana, características socioeconómicas y transporte de San Juan de Lurigancho

2.1 Estructura urbana		2.2. Socio económico		2.3. Transporte	
Proceso de urbanización de San Juan de Lurigancho	El proceso de urbanización estuvo orientado por las avenidas Wiese y Canto Grande, y estuvo marcado por las migraciones y los asentamientos hacia las zonas laterales	Población	La población del distrito supera el millón de habitantes representando el 11% de la capital.	Infraestructura	La infraestructura de transporte del distrito está centrada en vías destinadas a buses o custers y autos.
		Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	El 19,4 tiene alguna NBI siendo la más frecuente las condiciones precarias de la vivienda.	Rutas	Hay una mayor cantidad de rutas de transporte público hacia Lima Sur (21) que Lima Centro (9), a pesar que esta área concentre los bienes y servicios de la ciudad.
Morfología de San Juan de Lurigancho	El distrito se encuentra enmarcado por cerros, lo cual limita las conexiones interdistritales	Índice de Desarrollo Humano (IDH)	Casi el 25% de la población no logra terminar la educación secundaria antes de los 18 años.		
SJL en relación con estructura urbana	La estructura de la ciudad está marcada por un <i>policentrismo centralizado</i> en el cual los centros se encuentran próximos unos a otros. Condensando las oportunidades y servicios en Lima Centro.	Acceso a agua potable	Las viviendas aumentaron junto con las brechas de acceso del agua. El 9% de las viviendas se abastece por un camión cisterna.	Viajes	Mensualmente, se realizan 1 193 596 viajes. Entre los principales destinos se encuentran Ate Vitarte Durante 11 am a 3pm. Para volver a casa
		Nivel Educativo alcanzado	La mayor parte de la población cuenta con nivel básico regular.	Línea 1	El 2014, la línea 1 comenzó a operar comercialmente. El 2018 aumentaron la capacidad y la cantidad de los trenes, disminuyendo el tiempo de espera y aumentando la cantidad de viajes. El 25% de la demanda proviene de SJL
SJL en relación con los centros	San Juan de Lurigancho se encuentra distante físicamente de los centros, y la morfología del distrito dificulta su acceso mediante el transporte.	Nivel socioeconómico	La mayoría de la población son jóvenes el 77% se encuentra en edad de trabajar y una 50% de PEA.		

Elaboración propia

2. Problematización

San Juan de Lurigancho ha tenido cambios importantes en los últimos 15 años en cuanto a la infraestructura y equipamiento de transporte, pues la Línea 1 es una nueva opción de transporte rápido y seguro. Los cambios en los sistemas de transporte generan nuevas dinámicas de movilidad cotidiana de los habitantes de San Juan de Lurigancho; estos cambios incluyen nuevas formas de habitar un nuevo espacio como las estaciones de la Línea 1, diferentes experiencias en los viajes en nuevos sistemas de transportes, entre otros.

Los viajes tienen la capacidad de superar las distancias geográficas y permite que las personas puedan participar de la vida en la ciudad y beneficiarse de sus recursos y oportunidad (Hernández, 2012, pp.120). La Línea 1 permite que las y los habitantes de San Juan de Lurigancho tengan la capacidad de movilizarse a diferentes puntos de la ciudad y poder acceder a diferentes oportunidades y servicios. Pues este distrito se encuentra distante de los centros de la ciudad, por ende, distante de las oportunidades laborales o productivas que ofrece.

La capacidad de viajar cambia en dos niveles diferentes: a nivel de hogar-individuo y al de territorio. En cuanto al nivel del hogar-individuo, al mejorar la condiciones materiales y recursos de los hogares, como contar con más dinero para viajar o tener un auto, su capacidad de viajar cambia dado que cuenta con mayores recursos para movilizarse. En cambio, contar con menores recursos económicos y materiales complica la cantidad de viajes, en el caso de San Juan de Lurigancho, la mayoría de sus residentes no cuentan con recursos económicos para poder movilizarse con facilidad, para ellos es importante el uso y el acceso a los sistemas de transporte público

Por otro lado, las condiciones del territorio refieren a la infraestructura e infraestructura del sistema de transporte que incluyen desde buses, pistas, paraderos hasta veredas para el tránsito peatonal. Este equipamiento facilita los viajes rápidos y seguros, y amplía su acceso a todos los residentes de la ciudad. Dado que los residentes, independientemente de sus recursos, pueden acceder a estos sistemas de transporte y viajar.

La línea 1 mejora el equipamiento del distrito y aumenta la capacidad de viajar de los residentes de San Juan de Lurigancho. Pues, los recursos económicos de las familias, en su mayoría, son bajos, lo cual afecta la cantidad de viajes que puedan realizar, por ende, en el acceso de bienes ubicados espacialmente en otros distritos. El tren eléctrico garantizaría la capacidad y viajar de sus residentes y la inserción en las dinámicas económicas de la ciudad.

La literatura respecto al estudio de movilidad en áreas con condiciones de desventaja social zonas caracterizado por su población mayoritaria de estratos bajos y el limitado acceso a servicios básicos señala que los desplazamientos son un medio por el cual se accede a servicios y recursos que se encuentren en otras áreas de la ciudad (Avellaneda 2007, Beiler y Bland 2012). Por ello, el equipamiento es importante para residentes de San Juan de Lurigancho.

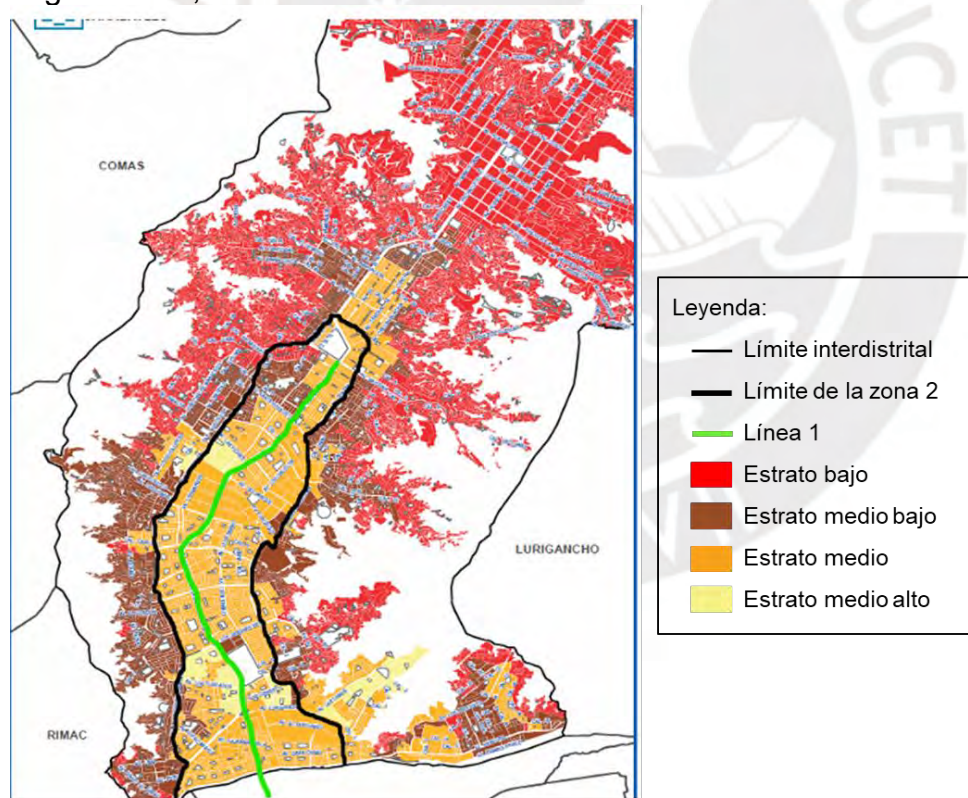
Cabe señalar que los estudios entorno a la accesibilidad en la movilidad no solo se limita las distancias físicas, pues hay un diferentes formas y limitaciones en la accesibilidad, por ejemplo, hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse en comparación a otras, otras pueden llegar más rápido, y otras pueden acceder a más lugares que otras (Hernández, 2012, pp.121). En caso de San Juan de Lurigancho, las condiciones de equipamiento dentro del territorio no están distribuidas equitativamente, pues algunos tienen más facilidades para usar el tren, otros tienen que usar otro medio de transporte para llegar al tren, entre otras combinaciones.

2.1 Diseño de la investigación

La investigación propone comprar la movilidad cotidiana de jóvenes que residen en áreas diferentes por estrato socioeconómico y la ubicación residencial. El criterio de la sección de las dos áreas responde a que el lugar de residencia va influir en las características de los desplazamientos, la cantidad de viajes y el acceso a servicios ubicados en otras áreas. Vivir en un lugar alejado del centros económicos o educativos de la ciudad genera que los residentes tomen diferentes medios de transporte para llegar a sus destinos, por lo cual, sus desplazamientos adquieren protagonismo en la accesibilidad a un bien o servicio (Martínez y Rasse, 2019, Avellaneda 2007, Leibler y Bland, 2012).

San Juan de Lurigancho tiene características heterogéneas, pues el 30% de la población se ubica en un estrato medio los cuales se ubican cerca a la avenida Wiese y la línea 1, otro 65% de la población pertenece a un estrato socioeconómico medio-bajo y reside en áreas laterales del distro. La ubicación residencial y el estrato socioeconómico están vinculados pues mientras más cerca los residentes vivan de las avenidas principales y del tren, mayor será su estrato económico, por el contrario, vivir más lejos, más bajo es su estrato. Las características de los viajes y el acceso que pueden tener hacia algún bien o servicio son diferentes, pues no tienen los mismos recursos y ni las mismas barreras para su acceso.

Mapa 4: Nivel socioeconómico de los residentes de San Juan de Lurigancho, según zonas, 2019



Fuente: INEI 2020

La división del distrito se elabora por dos zonas. La zona 1 está conformada por las áreas que predominan los estratos bajos; además, residen en áreas lejanas de las estaciones del tren, por ende, les toma mayor tiempo llegar a alguna

estación y necesitan usar algún medio de transporte adicional. En cambio, la zona 2 está conformada por áreas que se sitúan cerca de las avenidas principales del distrito y de la Línea 1 del tren eléctrico de Lima; además, en esta zona predominan las personas de estratos medios, es decir, tienen mayor capacidad económica comparada a las personas que residen en la zona 1.

Las dos áreas se diferencian en a la forma en la cual acceden a los servicios de la Línea 1 y de las características de sus desplazamientos como tiempo, dinero invertido en un viaje, comodidad, entre otros. La localización espacial y el estrato socioeconómico son factores que nos permitan identificar diferencias, pues no todas personas pueden acceder de la misma forma a este sistema de transporte y obtener los mismos beneficios de un nuevo sistema de transporte.

En ese sentido, la investigación se centrará en jóvenes de 18-29 años que trabajen y residan la zona 1 o en la zona 2. Los jóvenes representan la mayor parte de la población de San Juan de Lurigancho. En cuanto al hecho que sean trabajadores responde a que el 57% de los habitantes del mencionado distrito trabajan fuera del SJL (INEI, 2017). Estudiar los desplazamientos en los jóvenes, representa la gran parte de la población del distrito y la relevancia sobre la necesidad de movilizarse. Además, nos aproxima a comprender el alcance de la Línea 1 en aumentar la capacidad de los jóvenes de superar las barreras geográficas y beneficiarse de los servicios y oportunidades de la ciudad.

En el periodo de juventud se desarrollan dos procesos orientan la trayectoria laboral, la inserción del mercado laboral y el acceso al tipo del trabajo. En primer lugar, la juventud es una etapa en la cual comienza el proceso de inserción en el mercado laboral, independientemente de contar con estudios superiores. La inserción en el mercado laboral tanto informal como formal, marca la trayectoria laboral de los jóvenes, es decir, influye en el tipo de trabajos que puedan conseguir en el futuro. Por ello, esta etapa es importante porque va influir en el desarrollo laboral de los jóvenes en los siguientes años.

Los viajes juegan un rol importante en el acceso al trabajo en un distrito como San Juan de Lurigancho dado que permite desplazarse a otros destinos que pueden tener mejores ofertas laborales para los jóvenes. Y un nuevo

sistema de transporte como la Línea 1 tiene en la capacidad de cambiar la forma de viajar de los jóvenes con el objetivo de llegar a un centro laboral o conseguir un empleo.

Es importante desterrar la idea de un “pasajero” único en igualdad de condiciones en el acceso a un mismo sistema de transporte, pues los patrones de viajes son diferentes entre hombres y mujeres. En primer lugar, los desplazamientos de las mujeres tienden a estar asociados a los roles de género asignados, por ejemplo, las tareas de cuidado de los niños o personas mayores, por ende, sus desplazamientos van a estar condicionados para poder realizar este tipo de tareas. En segundo lugar, la movilidad considera a los sujetos, tanto pasajeros y conductores, como cuerpos que ponen en práctica su sexualidad en sus recorridos y sus experiencias al desplazarse, en esa línea, el acoso sexual en el transporte es una problemática que afecta la experiencia y la puesta en práctica de la movilidad en las mujeres (Jirón y Zunino, 2017, pp3).

Las experiencias y las prácticas de movilidad de los jóvenes varían de acuerdo a los roles de género. Las mujeres realizan y organizan labores domésticas de cuidado, por las cuales sus viajes cambian de acuerdo a las actividades que tienen que realizar, actividades que no realizan los hombres en su mayoría. También, el acoso sexual y el miedo al transitar son factores importantes que afectan las experiencias de viajar en el caso de las mujeres, ante estas situaciones toman estrategias en busca de su seguridad.

Por otro lado, en el 2018 y 2019 el sistema de la Línea 1 se consolida como un medio de transporte masivo, dado que aumentó significativamente la cantidad de pasajeros que viajan mediante el tren eléctrico. Pues, en esos años se adquirieron una nueva flota de trenes y se redujo los tiempos de espera, logrando mayor fluidez en el transporte de pasajeros (Lima como Vamos, 2018 y 2019). Por lo tanto, los mencionados años son relevantes para entender la movilidad cotidiana a partir del uso frecuente de la Línea 1

En suma, la presente investigación busca entender la movilidad cotidiana laboral en términos de las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas de la experiencia urbana de los jóvenes de 18-29 años en el 2018 y 2019. Todo ello con el fin de comparar dichas

dinámicas de movilidad laboral de dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización espacial en San Juan de Lurigancho

Los estudios de la movilidad están compuestos por varias dimensiones de observación, por ejemplo, el análisis de desplazamientos cotidianos, con motivos laborales, educativos; estrategias en los desplazamientos de las personas; formas de experimentar la ciudad a través de los desplazamientos, entre otros. En la presente investigación, se comprende la movilidad a partir de las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas y percepciones sobre los viajes.

La primera dimensión son las características nodales hacen referencia a la intermodalidad en la movilidad. Al movilizarnos usamos diferentes sistemas de transporte como el auto, el bus, la caminata entre otros. Los viajes están mediados por los diferentes medios de transporte que usamos para llegar a un destino (Jirón y Imilán, 2018, pp.26). Esta dimensión permite articular los diferentes sistemas de transporte que usan las personas que se usan con un mismo fin: llegar al centro laboral.

En esta dimensión explora las características intermodales de los viajes de los jóvenes como el número de sistemas transporte que usa una persona para llegar a su trabajo, el tiempo que usa cada sistema de transporte, entre otros. Su importancia reside en entender a los desplazamientos como una suma de viajes, de los cuales cada uno es diferente al otro por el tipo de sistema de transporte que se usa en un momento específico.

La segunda dimensión son las estrategias tomadas en los desplazamientos, esta hace referencia a las prácticas y acciones que toma el viajero para movilizarse, por ejemplo, la decisión de ir en bus o tren, de caminar o tomar carro, entre otros. Estas decisiones están enmarcadas en la articulación de los recursos y la estructura de oportunidades. Esta dimensión abarca la descripción de las estrategias tomadas en cierto momento, las razones por las cuales se prefiere una forma de viajar antes que otra, entre otros aspectos.

El análisis de las estrategias nos ayuda a entender la constante negociación entre el espacio y el tiempo en un contexto determinado, todo ello con el fin de llegar al trabajo o volver a casa. Además, esta dimensión reconoce

a los viajeros como agentes activos en las decisiones entorno a su movilidad. Por ello, la elaboración de las estrategias es una dimensión que reconoce que los viajes son constantes negociaciones entre el tiempo y espacio que toma el viajero.

La tercera dimensión son la configuración y la expresión de las barreras en la movilidad. Las barreras son obstáculos que los viajeros enfrentan al momento de viajar, las cuales pueden ser de tipo financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones (Jirón y Mansilla, 2013). Las barreras aparecen y desaparecen a lo largo de los viajes, por ello, las personas buscaran de superarlas mediante el uso de sus recursos

En análisis de la combinación de las barreras implica entender el número de barreras que están presentes en un mismo viaje, el tiempo que están presentes, la frecuencia, entre otros. Por otro lado, la expresión de las barreras se evidencia en la accesibilidad de los viajes, pues a mayor combinación de barreras, los viajes se vuelven complicados, difíciles y agotantes para las personas. Esta dimensión es importante dado que nos ayuda a entender la complejidad de los viajes en sus recorridos y de su conjunto de los desplazamientos

La última dimensión es la experiencia urbana en la movilidad se compone de los desplazamientos, es decir, durante los recorridos se construye las narrativas y representaciones sobre el espacio y sobre la ciudad. La experiencia de viajar va más allá del uso de sistemas de transporte, pues implica preguntarnos qué es lo ocurre en los trayectos, que tipo de vínculos se establecen en los desplazamientos y entender la forma de viajar de las personas (Zunino, 2018).

Esta dimensión hace referencia la forma en la cual la persona describe sus viajes, la importancia que tienen los desplazamientos y las sensaciones que le causa viajar de la forma en cual lo hace. Este componente subjetivo de los viajes tiene un gran impacto en la descripción de la movilidad, pues reconoce el lado subjetivo de viajar.

El objeto de estudio de la investigación son los desplazamientos de los jóvenes con motivos laborales, pues se busca analizar y comparar los diferentes desplazamientos de los jóvenes que residen en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización en su uso de la Línea 1 del Metro de Lima.

A partir de ello, se pretende estudiar la movilidad como un mecanismo que permita a los residentes de San Juan de Lurigancho acceder a diferentes puestos u ofertas laborales que mejore sus condiciones de vida. Tomando en cuenta las diferencias que existen en el distrito, el sexo del joven, el estrato socioeconómico y la localización espacial dentro de mismo distrito pueden configurar diferencias en torno a la movilidad y la accesibilidad.

2.2 Pregunta de Investigación

¿Cómo es la movilidad cotidiana- características intermodales y estrategias en los desplazamientos, barreras y sus narrativas- de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización residencial en San Juan de Lurigancho (2018-2019)?

2.3 Objetivo central:

Comparar la movilidad cotidiana-características intermodales y estrategias en los desplazamientos, barreras y sus narrativas- de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización residencial en San Juan de Lurigancho (2018-2019)

2.4 Objetivos secundarios:

2.4.1 Identificar **las características intermodales de los desplazamientos** por motivos laborales de los jóvenes trabajadores de 18 a 29 años residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización residencial en San Juan de Lurigancho

2.4.2 Describir **la combinación y expresión de las barreras, según Jirón, en su movilidad de los** jóvenes trabajadores de 18 a 29 años residentes en dos áreas diferenciadas por estrato

socioeconómico y localización espacial en San Juan de Lurigancho.

2.4.3 Identificar **la elaboración de las estrategias** entorno a sus desplazamientos a partir de los recursos que tiene y la estructura de oportunidades de los jóvenes trabajadores de 18 a 29 residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización espacial en San Juan de Lurigancho.

2.4.4 Conocer **las narrativas y percepciones** entorno de la movilidad cotidiana de los jóvenes trabajadores de 18 a 29 residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización residencial en San Juan de Lurigancho

2.5 Tabla operacionalización

La tabla de operacionalización busca responder la pregunta principal de la investigación, para ello se ha dividido los conceptos de acuerdo a la variable dependiente e independiente. La movilidad compuesta por las estrategias, las barreras y la experiencia urbana de los viajes es explicada a partir de la interacción entre los recursos individuales y colectivos con la estructura de oportunidades de un determinado tiempo y espacio. A partir de esta diferenciación, se busca explicar cada dimensión de cada variable todo ello con el fin de concretizar los objetivos de la investigación con sus indicadores.

Pregunta de investigación:	Nivel	Conceptos	Definición teórica	Dimensiones	Difinición operativa	Unidad de análisis	Fuente de información						
¿Cómo es la movilidad cotidiana-características intermodales y estrategias en los desplazamientos, barreras y sus narrativas- de los jóvenes trabajadores de 18-29 años residentes en dos áreas diferenciadas por estrato socioeconómico y localización residencial en San Juan de Lurigancho (2018-2019)?	Variable a explicar	Movilidad cotidiana	La movilidad se define como la suma y la descripción de los desplazamientos(práctica social) realizados que involucra el uso de recursos materiales o no para realizar actividades cotidianas para poder acceder a diferentes recursos que ofrece la ciudad (Jirón y Imlán, 2018)	Desplazamientos	El viaje es una coordinación de los movimientos que se realizan entre un espacio y tiempo en el que se desarrolla interacciones y relaciones. Además, es el resultado de la mediación entre las opciones	Cantidad de desplazamientos realizados que tienen un mismo fin Duración de la desplazamiento de un mismo viaje Tiempo en cual se realiza cada desplazamiento Distancia de los desplazamientos en conjunto	características de los viajes que realizan los jóvenes entrevistados						
				Estrategias	Las estrategias son prácticas y acciones que las personas toman a partir de la articulación de sus recursos y la estructura de oportunidades. Así, los viajeros negocian constantemente entre el espacio y el tiempo con el fin de realizar actividades cotidianas	Número de opciones disponibles que tiene para movilizarse Razones por las cuales toma una determinada decisión Situaciones que cambian las estrategias de un mismo viaje Momentos en cual elabora y pone en práctica una estrategia Descripciones de como elabora y decide una estrategia							
				Intermodalidad	Los diferentes modos de transporte que usa una persona para realizar un viaje, tomenando en cuenta que para movilizarse a un lugar se usan diferentes modos de transporte	Número de sistemas de transporte que usa la persona Tiempo que usa cada sistema de transporte Hora en la cual usa cada sistema de transporte Número de sistemas de transporte que tiene alcance la persona							
				Barreras	Las barreras se dividen en financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones	Presencia a largo de sus recorridos de alguna barrera Tiempo que dura la presencia de alguna barrera Frecuencia de la barrera que aparece con mayor cantidad de veces presencia de barreras diariamente en todos los desplazamientos							
				Accesibilidad	La combinación y expresión de las barreras que configura la forma de "espesura" en los desplazamientos de las personas.	Configuración de las diferentes barreras que ocurren en un mismo viaje Configuración de más de una barrera al mismo tiempo Presencia de la configuración de las barreras (una a más) en un mismo viaje Expresión de la configuración de las barreras en la movilidad							
				Experiencia urbana	Narrativas y percepciones que se construyen a partir de las características de los desplazamientos	Percepciones (sensaciones, p.j. cansancio) acerca del viaje en su conjunto Importancia de realizar estos desplazamientos Formas de relatar los viajes y el conjunto de desplazamientos que realiza							
				variables explicativa	Recursos de los hogares	Los recursos (activos) que un hogar colectivamente que permiten el aprovechamiento de la estructura de oportunidades para lograr el bienestar de los miembros del hogar.		Recurso economico	Vinculado a la capacidad de pago de las personas para desplazarse	Capacidad de gasto para desplazarse Gasto diario en movilizarse Ingreso económico mensual	Recursos colectivos y individuales de los jóvenes entrevistados		
								Recurso material	Recurso relacionado al acceso o disponibilidad de contar con algún sistema de transporte privado	Contar con un automóvil o bicicleta			
								Redes sociales	Vinculado a las redes sociales de las personas este permite apropiarse de los recursos económicos, materiales de sus redes sociales	Cantidad de familiares que residen en el hogar			
					Recursos Individuales	Los recursos o activos que tiene el individuo para aprovechar la estructura de oportunidades.		Género	Conjunto de roles y expresiones asignadas en <i>hombres y mujeres</i>	Recursos de los familiares Cantidad de actividades que tiene realizar entorno al cuidado Sensación de inseguridad y acoso			
								Recurso Humano	relacionado a la capacidad física de las personas, el nivel de formación básica, el conocimiento de manejar algún vehículo y acceso a información	Tener alguna discapacidad o limitación física Conocimiento del funcionamiento de los sistemas de transporte Tener licencias necesarias para manejar un vehículo			
								Mercado	el mercado genera un tipo de oferta en los sistemas de transporte	Cantidad de sistemas de transporte disponibles para los usuarios Cantidad de líneas de buses Capacidad de los sistemas de transporte Costo del los pasajes de los sistemas de transporte			
					Estructura de oportunidades	Son las probabilidades de acceder de forma eficiente a un bien o un servicio, mediante la movilidad, que generan condiciones favorables para que los miembros de un hogar usen sus recursos. (Katzman, 1999)		Estado	La regulación de los sistemas de transporte por parte del estado que pueden ser subsidios, diseño de reglas y marcos regulatorios, y emisión permisos y licencias	Cantidad de subsidios en los sistemas de transporte Marcos regulatorios para el transporte público dentro de SJL Capacidad de fiscalización por parte de las instituciones del Estado en el transporte público		Municipalidad de SJL	
								Localización	las relaciones entre los habitantes residentes de un territorio y la organización de los sistemas de transporte que se construyen dentro de un territorio	Sensación de seguridad dentro del área residencial disponibilidad de sistemas de transporte dentro del área de residencia Organización de los sistemas de transporte en el distrito y el área de residencia		*pendiente *pendiente	
								Variables de control	Jóvenes	Etapa de vida en la cual las personas se insertan en el mercado laboral		Años de vida	Tiempo transcurrido en años de una persona desde su nacimiento
					Lugar del trabajo	Ubicación espacial del centro laboral						Distrito en el cual reside	
					Tiempo de trabajo	Tiempo en cual las personas se encuentra laborando						Años/meses que lleva laborando en su trabajo en 2018-2019	

3. Justificación

Una de las principales preocupaciones de los limeños es el sistema de transporte público (Lima Como Vamos, 2019, pp.10). Dicho problema afecta en su uso del tiempo dado que en promedio pasan una hora aproximadamente viajando a su destino (pp.12), lo cual afecta en su capacidad de realizar desplazamientos, entre otros. La línea 1 del metro de Lima transporta a 15 millones 407 mil pasajeros en un mes (Peru21, 2020), recorre 11 distritos a lo largo de sus viajes, este medio de transporte es el único sistema de trenes que cuenta la ciudad. Es el primer tramo de los siete o cinco tramos propuestos para la ciudad de Lima.

Considero importante el estudio de la movilidad de sus usuarios, dado que permite comprender mejor el impacto que puede tener en su calidad de vida. Pues, el tren es un medio de transporte que cambia la forma de movilizarse de los limeños, conectándolos a distritos alejados de los centros de la ciudad como San Juan de Lurigancho. Todo ello con el fin de elaborar planes de transporte intermodales que conecte con el tren eléctrico, tratando de limitar los obstáculos del acceso a este servicio.

Por otra parte, los estudios los viajes en Lima se han centrado en entender el transporte, mas no la movilidad de sus residentes. Además, los pocos estudios de movilidad se realizan agrupando distritos, ignorando las particularidades de cada distrito y sus sistemas de transporte disponibles. A pesar de que el tren eléctrico comenzó a operar en el año 2014, se registran pocos estudios de los cambios de movilidad que produce este tipo de infraestructura de transporte en sus usuarios. Ante la escasa producción académica, el presente estudio busca el conocimiento respecto a un sistema de transporte poco estudiado y su vínculo con la movilidad laboral del distrito de San Juan de Lurigancho. Así, contribuir a comprender mejor los beneficios de la movilidad en sus usuarios a partir de una nueva infraestructura ferroviaria.

Los estudios de movilidad se han centrado en las características físicas de los viajes, es decir, en la velocidad, en la cantidad de viajes, el tiempo del viaje, entre otros. Dejando de lado las experiencias subjetivas de los usuarios de los

sistemas de transporte y sus vivencias en sus desplazamientos. Movilizarse en la ciudad también es una forma de experimentarla (Jirón y Imilán, 2018, pp.3). El presente estudio analiza las dinámicas de movilidad de las personas y los alcances de esta movilidad en la accesibilidad a bienes y servicios, también incorpora las experiencias subjetivas de los habitantes de San Juan de Lurigancho, pues, es una dimensión de análisis poca estudiada dentro de los estudios de movilidad.

En cuanto a la elección del distrito de estudio, San Juan de Lurigancho cuenta con sistemas de transporte y vías que dificultan los desplazamientos de las personas a ciertas áreas de la ciudad. La mayor parte de los trabajadores de este distrito trabajan fuera de este, por lo cual necesitan moverse, sin embargo, el transporte puede ser un obstáculo. Así, el tren eléctrico aparece como una alternativa para mejorar la accesibilidad de los habitantes a los bienes y servicios que ofrece la ciudad, pues este sistema de transporte tiene el potencial de beneficiar a los habitantes de San Juan de Lurigancho. Sin embargo, el tren recorre una parte del distrito en mención, no todo el distrito. Así, proponemos conocer en qué medida puede beneficiar más a unos que a otros.

4. Estado del arte

La revisión de la literatura entorno a la movilidad y al estudio de los desplazamientos es amplia dado que es un tema que involucra diferentes disciplinas. Esta revisión ayuda a comprender la forma en la cual se estudia los viajes, la accesibilidad y las experiencias durante el viaje y que la investigación tome postura respecto a una forma de entender la movilidad y sus dimensiones más importantes.

Esta sección está compuesta por tres partes. La primera parte entorno al debate entre movilidad y transporte, cada concepto diferentes formas de abordar los viajes y los sistemas de transporte. La segunda parte, problematiza el abordaje sobre la accesibilidad desde posturas económicas-espaciales (Avellaneda, 2007, Avellaneda y Lazo, 2011 y Hernández, 2017), y de barreras en los trayectos (Hernández 2017, Jirón y Mansilla, Beiler y Bland, 2012). Finalmente, la tercera parte analiza las formas de estudiar la experiencia urbana

de los viajes, pues los trayectos son formas de habitar la ciudad, y medios para construir representaciones del espacio que habita y los que viaja.

4.1 Transporte y movilidad:

El estudio de los desplazamientos y de los sistemas de transporte ha tenido dos grandes áreas de estudio. Por un lado, el transporte hace referencia al estudio de los flujos de movimiento de los vehículos y personas que se desplazan de un punto a otro. Por otro lado, el estudio de la movilidad se ha centrado en entender el proceso y las condiciones de los desplazamientos de las personas, tomando en cuenta los motivos para movilizarse, y la experiencia que surge a partir de esta movilidad (Jirón y Mansilla, 2013 y Miralles-Guasch y Cebollada, 2009 Hernández y Witter, 2011).

El estudio del transporte se ha centrado en los desplazamientos y sus características enfocado en los sistemas de transporte disponibles en una localidad. Es decir, estudiar el transporte desde los desplazamientos de automóviles o buses y la rapidez, la capacidad de estos medios de transporte. Estos estudios se han centrado en estudiar los desplazamientos origen-destino y sus características. (Hernández y Witter, 2011 y Miralles-Guasch, 2009). Este modelo tiende a usar encuestas de origen-destino y el conteo de tráfico a partir de las principales vías de transporte. En ese sentido, se concibe a los usuarios de los sistemas de transporte como racionales, por ello, los comportamientos de los usuarios son predecible. En este enfoque los modelos matemáticos son fundamentales para el cálculo de tráfico de personas y de vehículos (Hernandez y Witter, 2011)

La forma de estudiar y definir la movilidad ha estado ligado a la organización y procesos sociales de la ciudad, es decir, un modelo de transporte ha generado un tipo de ciudad. Miralles-Guasch y Cebollada señala que en una etapa en la cual la sociedad se pensaba como un espacio de producción y reproducción. En el cual, el transporte se asociaba a motivos laborales, por ello los desplazamientos eran imprescindible y necesarios, entonces, los principales medios de transporte eran mecánicos y masivos, con recorridos fijos y con

horarios definidos (2009, pp.7). La forma de estudiar la movilidad era centrada en la circulación de vehículos e infraestructuras de transporte.

En esa línea, los principales estudios de transporte se han centrado en estudiar los desplazamientos origen-destino para estimar el volumen de personas que se movilizan de un punto a otro. En el caso de Lima, el sistema BigData que analiza los patrones de viajes en Lima y Callao basados en tecnología BIG DATA cuyas principales dimensiones son el volumen del viaje, la hora y día, la frecuencia, los orígenes y destino, entre otros. Este sistema se centra en el análisis de las características de los viajes de su destino a su origen.

Sus principales resultados es que en Lima Metropolitana se realizan 24.5 millones de viajes diarios, el día en el que se realizan más viajes son los viernes, jueves y miércoles, también las horas en donde se realizan la mayor cantidad de viajes es de 5 a 9pm. También identificar los principales viajes que realizan los limeños, uno de los más frecuentes es el viaje entre Comas a Lima, seguido por viajes por Puente Piedra hacia Villa el salvador, Cacao a Ate vitarte entre otros destinos. (Big data 2017)

Esta herramienta se posiciona como una de las más importantes al momento de tomar decisiones dentro de la organización de la movilidad en la ciudad. Así, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha realizado una encuesta de recolección de información básica del transporte urbano en el área metropolitana de Lima y Callao cuyos principales objetivos era identificar y desarrollar bases de datos sobre los sistemas de transporte urbano de la ciudad, así se busca actualizar la matriz de origen/destino y realizar un pronóstico de la demanda de Transporte (2013, pp. 13).

Por otro lado, una nueva forma de comprender la movilidad se genera a partir de entender el espacio como una dimensión que tiene consecuencias en la vida social y el “giro de la movilidad” influye en los estudios de ciencias sociales. Así, el estudio de la movilidad comprende a las personas y sus desplazamientos a través de los sistemas de transporte disponibles en un espacio y tiempo determinado. Además, toma en cuenta los diferentes motivos de sus desplazamientos cotidianos e incorpora la dimensión de la experiencia

urbana, es decir, la forma de moverse configura una forma de experimentar la ciudad (Jirón y Mansilla, 2013 y Miralles-Guasch y Cebollada, 2009)

El giro de la movilidad en ciencias sociales hace referencia a incorporar la dimensión espacial de los procesos sociales, el espacio se convierte en una categoría de análisis importante que tiene consecuencias sociales, económicas, entre otros. Estas consecuencias generan un tipo de organización del espacio urbano y una experiencia en las personas en habitar el espacio (Jirón y Mansilla, 2013, pp.6). En ese sentido, la aproximación de la movilidad urbana implica analizar no solo el movimiento de un punto X a un punto Y dentro de un espacio, sino, también el sentido y la práctica de la movilidad que le da cada sujeto (Cresswell, 2010).

En esa línea, en enfoque de la movilidad captura las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales sobre la conformación del espacio urbano y las formas de experiencia urbana. Así, la movilidad tiene un componente importante en la organización de la vida cotidiana urbana (Jirón, Lange, Bertrand, 2010, pp.4). Por ejemplo, el moverse para ir al trabajo, está vinculado al lugar de la vivienda y a la planificación urbana y configuración de la ciudad, a las estructuras y ofertas de movilidad disponibles en la ciudad.

En contraste, el transporte se centraba en el estudio de los vehículos, y la movilidad se enfoca en los desplazamientos de las personas y su uso en los medios de transporte junto con las dinámicas territoriales (Miralles, 2009, pp.5). Este estudio se centra en las personas, ya no solo en los medios de transporte disponibles. Así la movilidad, comienza incorporar dimensiones como los motivos para los desplazamientos, por motivos laborales, recreativos; las dificultades y/o facilidades que uno tiene para hacerlo; las diferencias entre grupos sociales para moverse; entre otros. (Jirón y Mansilla, Miralles-Guasch y Cebollada, 2009 y Avellaneda, 2007 pp.17).

A partir de ese cambio en la forma de entender la movilidad y la relevancia del espacio en las dinámicas sociales, han surgido diferentes propuestas de entender la movilidad y sus diferentes dimensiones que la componen. En esa línea, Avellaneda, siguiendo a Miralles (2002), señala que la movilidad es el conjunto de desplazamientos que los ciudadanos realizan de forma habitual para

desarrollar sus actividades cotidianas o no. Además, señala que la movilidad es un eje que estructura la vida cotidiana dado que genera mecanismos de inclusión social o exclusión social de los individuos (2007, pp.120). Por lo tanto, la movilidad tiene un rol fundamental en el desarrollo de la vida cotidiana de las personas y en acceso a bienes y servicios.

La investigación propone entender a los desplazamientos desde el estudio de la movilidad, prestando a atención a los viajes y lo sucede en sus trayectos, las decisiones que toma, las posibilidades de viajes, las percepciones entorno a sus desplazamientos, entre otros. Los estudios de transporte son limitados al estudiar los viajes pues ignoran al sujeto que toma decisiones entorno a sus posibilidades de viajes, no reconoce la experiencia subjetiva de los viajeros o viajeras. La perspectiva del transporte se centra en la descripción de viajes desde una metodología cuantitativa, como la base de datos Big Data, con capacidad predecir mediante modelos matemáticos.

La investigación opta por los estudios de movilidad por entender a los desplazamientos y a la movilidad como unidades de análisis, centrados en las personas, y por la metodología cualitativa para aproximarnos desde las personas y sus formas de viajar. Dado que se privilegia el análisis de las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas y percepciones sobre los viajes

4.2 Accesibilidad

La accesibilidad de la movilidad se ha abordado de diferentes formas. Por un lado, estudios centrados en acceso a bienes y oportunidades en áreas periféricas de la ciudad, y otro centrado a factores que dificultan la movilidad. En el primer grupo estudios enfatizan el papel de la movilidad de las personas que residen en áreas con importantes niveles de pobreza y alejadas de las centralidades de la ciudad, en ese contexto, los viajes y los sistemas de transporte disponibles se traducen en acceso a bienes y servicios distribuidos de forma desigual en la ciudad. (Avellaneda, 2007, Avellaneda y soto, Hernández 2017).

Por otro lado, estudios se han centrado en identificar diferentes factores socio-espaciales que dificultan los desplazamientos, por ello dificultades que se

presentan durante los viajes. Las “barreras” que se presentan en los viajes y que dificultan el viaje pueden ser financieras, físicas, habilidades, temporales, la forma urbana de la ciudad, entre otros (Hernández 2017, Jirón y Mansilla, Beiler y Bland, 2012). Estas barreras limitan la accesibilidad de las personas, pues, a mayor presencia de barreras mayor será la dificultad de movilizarse.

Las ciudades latinoamericanas presentan una geografía desigual en el acceso a los bienes y servicios, pues estos se han concentrado en ciertas áreas. Lo que ha limitado el acceso de personas en situación de pobreza y que residen en áreas alejadas de dichas concentraciones. (Hernandez,2018, pp.1). Así, la movilidad es un medio por el cual las personas acceden a bienes y servicios desigualmente distribuidos, por lo tanto, tiene implicancias en los procesos de inclusión o exclusión social en ciudades desiguales en la distribución de bienes (Avellaneda 2007, Avellaneda y Lazo, 2011, Leibler y Bland, 2012). Entonces, la movilidad permite que ciudadanos puedan acceder a servicios y oportunidades en la ciudad como ofertas laborales, servicios bancarios, espacios de recreación, entre otros.

En esa línea, Leibler y Bland estudian la movilidad cotidiana en términos de accesibilidad a recursos, así señalan que una mayor movilidad, conlleva a un incremento en la accesibilidad a mejores puestos de trabajo, pues algunas áreas cuentan con menores oportunidades laborales. El hecho de poder trasladarse a otras áreas de la ciudad con facilidad permite conseguir mejores oportunidades laborales, así aumenta la posibilidad de tener mejores ingresos y una mayor participación de la vida cultural y cívica de la ciudad (2012, pp.4). Bajo este supuesto los autores proponen conocer el cambio en las relaciones entre periferia-centro y el acceso de las personas a dicho centro mediante un sistema de transporte que conecta la periferia y el centro en Medellín.

Así, señalan que hay un sentimiento de frustración para los residentes de zonas periféricas en Medellín al no poder beneficiarse de recursos que conocen, pero no pueden acceder por las distancias y dificultades que tienen para su acceso (2012, pp. 9). El Metrocable, un nuevo sistema de transporte, posibilitó que los ciudadanos conozcan barrios que no conocían o no podían llegar, y el acceso a servicios como bancos y empresas.

En el caso de Santiago de Chile, el cambio de un sistema de transporte mucho más rápido y sostenible, no significó mayores niveles de accesibilidad en residentes de ciertas áreas alejadas de los centros de la ciudad. Así, Castilla un área con condiciones de pobreza y estigmatización territorial se vio afectada por la implementación del Transantiago, dado que los costos de trasladarse se incrementaron, lo que se convirtió en un obstáculo para llegar al trabajo o buscar empleo. Además, este nuevo sistema no cubría territorialmente las demandas de los residentes de Castillo y redujo la oferta de transporte disponible para ellos (Avellaneda y Lazo, 2011, pp. 53)

Estos cambios obstaculizaron el acceso a diferentes lugares. Así, los habitantes se vieron obligados a dejar sus trabajos, perder reuniones o entrevista por su limitada movilidad. Esto ha generado que los residentes del Castillo tengan que buscar trabajos en áreas cercanas, a pesar que las oportunidades laborales son escasas. Por otro lado, dados los obstáculos, los desplazamientos con fines sociales también disminuyeron, lo cual debilitó las redes de soporte de los residentes en otras áreas. Esta situación puede afectar la posibilidad de que los residentes reciban ayuda en momentos de necesidad por otros residentes de otras áreas, dejándolos en aislamiento (Avellaneda y Lazo, 2011, pp.54)

En ese sentido, los medios de transporte no solo son medios para desplazarse de un lugar a otro, también, tienen la función social de integrar. Así la movilidad cotidiana genera que las personas puedan acceder a la ciudad y las diferentes oportunidades que ofrece, y a los vínculos sociales que pueda establecer. Avellaneda analiza la movilidad cotidiana en personas en situación de pobreza en San Juan de Lurigancho, específicamente en Juan Pablo II, esta área de la ciudad tiene características monofuncionales, por ello, los residentes tienen que movilizarse para poder realizar su vida cotidiana con normalidad ya que el territorio no les ofrece los suficientes servicios o recursos (2007)

Para este grupo de personas, la movilidad cotidiana es un criterio que organiza su vida cotidiana, pues, es importante realizar desplazamientos para el acceso a diferentes oportunidades que ofrece el resto de la ciudad. Así, el transporte público es percibido por los residentes no solo como medio de transporte, sino, también, como un posibilitador para el acceso y la integración

de la vida social de la ciudad. Por ejemplo, en las entrevistas realizadas, los residentes de esta zona pueden trabajar en diferentes áreas de la ciudad, pues cuentan con diferentes líneas de transporte disponibles en diferentes horas, así pueden movilizarse para realizar trabajos y obtener mejores ingresos en comparación a los trabajos que están cerca de su residencia (Avellaneda y Lazo 2011, pp. 51)

Por otro lado, la accesibilidad se puede estudiar como una negociación entre las barreras que limitarían la movilidad y las prácticas de los individuos. Dadas las barreras, los individuos toman decisiones, es decir, toman estrategias para superar o minimizar las barreras presenten la movilidad. Desde este enfoque, se toma en cuenta las prácticas individuales de las personas que realizan viajes dentro de un espacio y tiempo. En ese sentido, existen diferentes barreras o factores que limitan la movilidad de los individuos, también, las propias características de los viajeros puede ser un factor limitante (Jirón y Mansilla, 2013 y Hernández, 2018)

En ese sentido proponen el estudio de la accesibilidad en relación a seis barreras: financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones. Estas barreras pueden aparecer y desaparecer a lo largo de los viajes, además, es importante tomar en cuenta las características de las personas como su género, etnia, edad, entre otros factores. En los casos de estudio, las personas en sus trayectos presentan barreras organizacionales, pero depende a los recursos que disponen, tanto económicos como sociales, puede sortearlas unos mejores que otros (Jirón y Mansila, 2013, pp.70). Así, los autores proponen un enfoque que comprenda de forma integral las practicas diarias en el estudio de la accesibilidad y movilidad.

Por su parte, Hernández, también se interesa en el estudio de la accesibilidad en relación a la movilidad, así plantea el análisis entre movilidad y la estructura social. Tomando en cuenta que la movilidad no tiene impactos de forma similar entre individuos y sus hogares. Su estudio se centra en la ciudad de Montevideo y genera un indicador que le permite medir la accesibilidad a oportunidades como la educación y oportunidades laborales de personas en diferentes clases sociales (Hernández, 2018, pp.3). En sus hallazgos, las

personas que residen en zonas de estrato más bajo tienen 7 % menores oportunidades de alcanzar la educación técnica superior en comparación con las zonas de ingresos medios y altos 27% y 29 %, respectivamente (Hernández, 2017, pp.5).

Por ello, señala que la accesibilidad es el resultado de la combinación de cuatro dimensiones. La primera es la dimensión del suministro que está relacionado con las características de los sistemas de transporte (velocidad, comodidad, entre otros). La segunda dimensión es la institucional vinculados al grado de mercantilización de la red vial (subvenciones, regulación, entre otros). La tercera dimensión son las características de los individuos como los ingresos, el tiempo disponible, capacidades físicas, entre otras. Finalmente, la cuarta dimensión es la forma urbana relacionada a las dinámicas socio-territoriales de la ciudad (Hernández, 2012).

El estudio de la accesibilidad en la movilidad se ha estudiado desde dos perspectivas. Por un lado, los estudios enfatizan la ubicación residencial en zonas periféricas de los centros y que cuentan con pocos ingresos genera un limitado acceso a bienes y servicios pues estos se ubican en los centros de las ciudades. Por ello, los viajes son mecanismos para garantizar el acceso a las oportunidades de las ciudades (Avellaneda, 2007, Avellaneda y Lazo, 2011 y Hernández, 2017)

Por otro lado, la accesibilidad se puede estudiar desde los desplazamientos a partir de las barreras que se presentan en los viajes. La combinación y expresión de estas barreras que aparecen y desaparecen configuran una espesura que se expresa en la accesibilidad de realizar actividades diarias. Esta perceptiva critica la visión económica- espacial de la accesibilidad dado que las formas de viajar son homogéneas en un mismo territorio (Hernández 2017, Jirón y Mansilla, Beiler y Bland, 2012).

La investigación reconoce que la posición residencial y los recursos de las familias influyen en el acceso a bienes y servicios. Pero, en el caso de San Juan de Lurigancho, esta forma de estudiar no explica las diferencias en la accesibilidad de los residentes de un mismo distrito, pues vivir en la entrada del distrito es diferente a vivir en la zona de Jicamarca. Por ello, las diferentes

combinaciones de las barreras en los desplazamientos ofrecen un análisis más adecuado para por las condiciones heterogéneas de los residentes de este distrito.

4.3 Experiencia urbana en la movilidad

A través del movimiento, las personas tienen una experiencia de la ciudad y de viajar. Por un lado, estudios se han centrado en entender cómo se va construyendo el habitar de las personas la ciudad, tomando la posición del viajero en la ciudad y sus características individuales, durante los viajes que realiza (Martínez y Rasse, Jirón y Masilla 2013, Chávez, 2019). Por otro lado, estudios han hecho énfasis en la construcción de representaciones sobre el espacio, ya sea del lugar de origen como del destino, a partir de los desplazamientos de las personas (Vega centeno, 2004, Imilan, Jirón y Iturra 2015, Beiler y Bland, 2012).

Por un lado, algunos estudios de la experiencia urbana, a través de la movilidad, se han centrado en entender la configuración de los trayectos, las barreras y las estrategias, para comprender la forma de habitar y experimentar la ciudad y su vínculo con la vida social. En ese sentido, los espacios se construyen a través de las prácticas de movilidad. También, es importante tomar en cuenta que esta experiencia va estar mediada por las características individuales, los roles que cumplen y su capacidad de usar o no recursos que estén a su alcance (Jirón y Mansilla, 2013, Martínez y Rasse y Chávez, 2019).

Una de las dimensiones de la movilidad es su experiencia urbana que entiende los viajes como un medio en cual se produce la percepción de habitar la ciudad. En las ciudades donde hay distribución desigual de oportunidades asociadas al empleo o educación, como el caso de Lima. El acceso de estas oportunidades se logra mediante los viajes. Bajo esta premisa, Martínez y Rasse buscan analizar la movilidad urbana de jóvenes de educación superior, en Santiago de Chile. Los servicios educativos están concentrados en el área central de la ciudad, limitando el acceso de muchos jóvenes que residen en áreas periurbanas. Para acceder a centros educativos, se requieren mayor tiempo y sortear obstáculos en la movilidad con fines educativos (2019, pp.53).

Los jóvenes tienen un desgaste en su vida social dado que se emplea mayor tiempo en los desplazamientos entre actividades educativas, lo que limita el tiempo para actividades con familiares o amigos (Martínez y Rasse, 2019,58). Por ejemplo, una joven señala que cuando quiere salir con sus amigos que viven en el centro de la ciudad piensa cuanto tiempo le tomara en llegar y cuánto tiempo le tomara en volver, lo cual influye en la decisión de salir con sus amigos. En ese sentido, la movilidad se entiende como un objeto en el cual se traducen las experiencias urbanas de las personas que influye en su forma de percibir la ciudad y su desgaste. (Martínez y Rasse, 2019, 64)

Si bien la ubicación del área de residencia influye en el acceso de un centro de estudios, los jóvenes encuentran estrategias para moverse, es decir, buscan diferentes rutas para viajar de forma más cómoda, tratando de evitar las horas punta o el viajar parado por mucho tiempo. Pero son conscientes que toman esas decisiones en un contexto ya dado, no pueden cambiar las condiciones, esta situación puede ser frustrante (Martínez y Rasse, 2019, 65). Esta negociación con las barreras, implica que los individuos no solo son espectadores, sino toman decisiones y desarrollan estrategias de acuerdo a sus posibilidades. (Jirón y Masilla, 2013, pp.61)

En ese sentido, la configuración de estas barreras en la movilidad determina una “espesura”, en términos de Jirón y Mansilla, que son las diferentes combinaciones de barreras a través del tiempo y del espacio. Así, las experiencias en las cuales la accesibilidad es más espesa, es que existen muchas barreras, lo cual implica que su movilidad es pesada e implica un desgaste en las personas al moverse y acceder a diferentes recursos en la ciudad (2013, pp.61). En ese sentido, los jóvenes sienten que moverse es cansado y frustrante no estar cerca de sus centros de estudios (Martínez y Rasse, 2019, 58 y 59).

Por otro lado, los espacios públicos en los sistemas de transporte como paraderos de buses, estaciones, entre otros son escenarios que forman parte del territorio y dentro de ese espacio se configuran dinámicas sociales y representaciones. En ese sentido, Chávez propone el estudio de las dinámicas entre mototaxistas y comerciantes en una estación de la Línea 1 del metro de

Lima. Las estaciones del tren forman parte de una infraestructura del de un sistema de transporte masivo, así ciertos habitantes ven espacio en una oportunidad económica para ofrecer productos y servicios, en un distrito con vulnerabilidad y marginalidad económica (2019).

Así, las nuevas prácticas de movilidad en las estaciones de tren están ligadas a las actividades que se desarrollan dentro de estos espacios. Por ejemplo, los mototaxistas, que se apropian del espacio cercano a la estación, esperan a los pasajeros que salen del tren eléctrico para llevarlos a sus destinos (Chávez, 2019, pp.141). Estas dinámicas dentro de un espacio, como las estaciones, influyen en la construcción de la experiencia urbana de los usuarios de la Línea 1 dado que en este espacio interactúan con diferentes actores al usar el servicio del tren y/o del mototaxi.

Por otro lado, la experiencia urbana en la movilidad no solo se configura a través de los trayectos y sus barreras, sino también el hecho de desplazarse a diferentes áreas de la ciudad cambia las percepciones que uno puede tener sobre la ciudad y el espacio que habita. También, la movilidad esta mediada por los atributos socioculturales que van influir en las dinámicas de movilidad que tenga la persona y por ende en la experiencia que se construya a cerca de sus desplazamientos (Imilan, Jirón y Iturra, 2015, Vega centeno, 2004 y Leibler y Bland, 2012).

Desde este enfoque, la movilidad cotidiana tiene un rol importante pues articula las actividades cotidianas, también, es una práctica, una experiencia y como un medio de observación de la ciudad y del espacio en el cual nos desplazamos (Imilan, Jirón, Iturra 2015, pp.93). A partir del estudio de la movilidad se puede explorar los procesos de construcción del espacio, los significados que adquieren estos espacios y las prácticas de habitar. En esa línea, al movilizarnos a diferentes áreas de la ciudad uno comienza a vincular los espacios con características específicas.

En el caso de los residentes de áreas segregadas socio-residencialmente, la movilidad permite conocer otras áreas de la ciudad y entender sus diferencias, en particular, vinculadas a las clases sociales. Entonces, las personas que residen en barrios segregados perciben y ven que habitar sus barrios es como

espacios aislados de los demás, en ese contexto, la movilidad les permite salir de sus barrios y conocer otras áreas de la ciudad y aprender de las diferencias del espacio urbano. A partir de esa diferenciación del espacio, las personas comprenden la estigmatización a las cuales son asociados por su área de residencia y generan mecanismos de diferenciación de su área de residencia (Imilan, Jirón, Iturra 2015, pp.94).

Así, mediante la movilidad uno va asociando espacios con atributos específicos y representando las diferentes áreas a las cuales se movilizan. En ese sentido, el caso de la señora Eufemia que se moviliza para realizar tareas domésticas, marca una distancia dentro de su recorrido, por un lado, las personas que viven en la zona baja de Chosica residen “los que tienen”, por otro, donde ella vive son los que “no tienen” (Vega centeno 2004, pp. 37). Así, la señora asocia al espacio por la carencia de recursos y las condiciones de vida que tiene cada grupo para sobrevivir.

Por otro lado, a partir de la flexibilización laboral, la movilidad puede configurar una experiencia continua entre trabajo y la vida privada, en ese sentido, una persona puede trabajar en diferentes áreas de la ciudad en distintos tiempos. El hecho de trabajar en diferentes espacios de la ciudad permite que las personas conviven su vida privada y familiar con el trabajo. Esta experiencia cambia las nociones que se tiene sobre el espacio, así, la ciudad se puede convertir como su centro de trabajo. (Imilan, Jirón, Iturra 2015, pp.100). Así, se puede trabajar viajando.

El espacio se construye a partir de las vivencias, prácticas de los sujetos en dicho espacio, en ese sentido, la movilidad tiene un rol importante dado que nos permite conocer otros espacios y construir representaciones de dicho espacio. Sin embargo, la movilidad también está condicionada por los roles socio-culturales que se les atribuye a las personas, es decir, que tipo de actividades corresponde según género, edad, entre otros. En sentido, el caso de la señora Eufemia tenía la necesidad de igual puede

En el caso de Medellín, la implementación del Metrocable cambió la forma de percibir los barrios periféricos de la zona nororiental de la ciudad. A estos barrios se les asociaba con el narcotráfico y la violencia, sin embargo, con la

aparición del Metrocable, muchas personas de distintas áreas de la ciudad se interesaron y usaron el Metrocable. Así, se mejoró la imagen que se tenía de la zona, pues las investigaciones señalan que los residentes de los mencionados barrios sentían orgullo de la zona donde vivían, aumentó la autoestima de la comunidad, se identificó una identidad barrial valorizada y el sentido de inclusión con el resto de la ciudad (Leibler y Bland, 2012. pp.282)

En ese sentido, el Metrocable ha generado que se reduzcan la estigmatización de los barrios de la zona nororiental de Medellín, también cambiar las representaciones de la ciudad en su conjunto. Así, el Metrocable posibilitó la capacidad de desplazarse hacia diferentes puntos de la ciudad, y se convirtió en un atractivo turístico en la ciudad, que generó que reconstruyan los imaginarios y las asociaciones de zona y de sus residentes (Leibler y Bland, 2012. pp.282). Este sistema de transporte visibiliza el orgullo de pertenecer a estos barrios que eran estigmatizados territorialmente, entonces, las representaciones sobre los espacios pueden reconfigurarse a través de la movilidad.

La experiencia urbana entorno a la movilidad tiene diferentes formas de entender la construcción de subjetividades al viajar. Por un lado, estudios centrados en entender la forma en la cual las personas perciben los viajes a través de la ciudad, a partir de sus características individuales y sus contextos (Martines y Rasse, Jirón y Masilla 2013, Chávez,2019). Por otro lado, autores que enfatizan la construcción de presentaciones sobre el lugar en cual uno reside y los lugares por donde viaja o transita. En estos casos es importante el lugar de residencia y las características socioeconómicas de las personas, pues, la estigmatización territorial contribuye a formar asociaciones entre las personas y el lugar de residencia. (Vega centeno, 2004, Imilan, Jirón y Iturra 2015, Beiler y Bland, 2012).

Esta investigación se opta por el primer grupo de estudios que enfatizan las percepciones de la ciudad a través de los viajes porque este tipo de percepciones contribuye a entender la relevancia de viajar y entender cómo se siente el viaje para las personas. En el caso de San Juan de Lurigancho, los jóvenes usan el tren eléctrico, la experiencia en este nuevo sistema de transporte

y la forma en la cual lo perciben es una importante dimensión de análisis a tomar en cuenta pues implica una dimensión subjetiva de los jóvenes.

A modo de conclusión de los textos revisados, la movilidad tiene diferentes dimensiones que pueden afectar o mejorar la calidad de vida de las personas. La investigación busca comparar movilidad de jóvenes trabajadores a la partir de la incorporación de la Línea 1. Pues, este nuevo sistema de transporte puede traer consigo cambios importantes en el acceso de bienes y servicios como el caso de Medellín y Santiago de Chile. Por otro lado, el tren eléctrico es una nueva alternativa de para los diferentes viajes que se pueden realizar en un desplazamiento de los usuarios, los cuales, influyen en la construcción de las narrativas y percepciones de los viajes de los residentes de San Juan de Lurigancho.

5. Marco teórico

El objetivo de esta sección es proponer una perspectiva analítica sobre la movilidad cotidiana. Se establece que la movilidad cotidiana es el resultado de las estrategias tomadas a partir de la relación entre la estructura de oportunidades y los recursos de los hogares. La investigación plantea la movilidad como un objetivo, centrado en las trayectorias como prácticas sociales. Entre sus dimensiones se encuentra la intermodalidad, la accesibilidad y la experiencia urbana (Hernández, 2012, Jirón y Imilán, 2018, Katzman, 1999)

Esta investigación retoma las discusiones entorno al giro de la movilidad y la perspectiva analítica de estudiar la movilidad como un objeto o perspectiva. Dentro de esta discusión. la movilidad se define a partir de entender desplazamiento como una práctica social en la cual se expresa y contiene aspectos tanto objetivos como subjetivos, materiales o inmateriales, así, su estudio pueden ser viajes realizados, los pensados o los que podrían realizar (Gutiérrez, pp.70). En esa línea, el giro de movilidad hace referencia a entender procesos, dinámicas, experiencias que surgen en el movimiento, no solo centrarse en estudios que ocurren en un lugar A y en lugar B por separado (Jirón y Imilán 2018, pp. 21).

Esta perspectiva cuestiona los atributos dicotómicos asignados al espacio y al lugar, por ejemplo, un lugar para habitar y espacio para transitar, pues el tiempo de viaje se considera un no-lugar. Esta diferencia no nos permite entender la movilidad como experiencia, pues niega la posibilidad de que durante los recorridos exista interacción social, prácticas, entre otras (Zunino, pp. 40). En ese sentido el autor señala que entender el lugar-espacio de forma delimitada, simplifica la forma de entender y analizar los viajes.

En esa línea, el marco teórico se organiza de la siguiente manera, la primera parte realiza una descripción entre la estructura de oportunidades entre Katzman y las barreras de accesibilidad. La segunda parte explica los recursos y activos de los hogares. La tercera parte busca vincular la estrategia de oportunidades y las características de los hogares mediante las estrategias tomadas en relación a la movilidad. En la cuarta sección se discute la definición de la movilidad como un objeto de estudio y las dimensiones que componen el mencionado concepto. Finalmente, se analiza el vínculo entre las dimensiones y conceptos de forma gráfica.

5.1 Estructuras de oportunidades.

Hernández propone el enfoque de activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades (AVEO) para estudiar la movilidad y la accesibilidad. Este enfoque reconoce las múltiples combinaciones entre las oportunidades y los recursos que tiene un hogar, además señala que cada estructura de oportunidades varía de acuerdo a cada sociedad y cada hogar (2012, pp.122). Katzman propone un marco teórico que permite vincular a un nivel de análisis micro de los hogares y un nivel de análisis macro que analiza los cambios en las estructuras de oportunidades. (1999).

El vínculo entre la movilidad y la accesibilidad se configuran de múltiples formas, pues hay personas que se movilizan mucho más rápido, otras más lento, entre otras combinaciones (Hernández, 2012, pp.121). Los hogares con recursos que pueden aprovecharse mejor de la estructura de oportunidades, en cambio hay hogares que no cuentan con los mismos recursos, lo que limita el aprovechamiento de las oportunidades que tienen.

La estructura de oportunidades son las probabilidades de acceder de forma eficiente a un bien o un servicio, lo cual genera condiciones favorables para que los miembros de un hogar usen sus recursos y generen unos nuevos, así, fomentaría el bienestar de la familia (Katzman 1999, pp.24). Esta estructura de oportunidades tiene forma de cadena, pues puede producir y reproducir el bienestar, y la accesibilidad de los recursos.

En ese sentido un sistema de transporte accesible puede generar la posibilidad de alcanzar un trabajo bien remunerado como el caso de Lima (Avellaneda, 2007). Por otro lado, la estructura de oportunidades puede producir bienes, una oportunidad como el metrocable, puede generar el acceso a centros laborales o instituciones educativas (Leibler y Bland, 2012). Cabe señalar que las estructuras de oportunidades no son accesibles a todas las personas, pues va depender de contar con recursos para beneficiarse de dicha estructura, es decir, algunas oportunidades son más accesibles para algunos que para otros dado que no cuentan con los mismos recursos.

La configuración de esta estructura de oportunidades esta mediada por la interacción entre cuatro instituciones: el mercado, el Estado, la sociedad y la localización. En la investigación, la sociedad formará parte de las estrategias de los viajes que tomen las personas, esta institución será desarrollada en las siguientes secciones.

Una de las instituciones que tiene mayor influencia en la configuración de la estructura de oportunidades es el mercado, pues tiene la capacidad de que los actores trabajen a favor del funcionamiento del mercado dado que este contribuye al bienestar general (Katzman, pp. 23). El mercado puede orientar el rol del Estado a través de las políticas públicas y puede influenciar en los factores estructurales como organizaciones laborales, procesos de globalización, entre otros.

El papel del Estado se puede clasificar en dos grupos. Por un lado, el Estado facilita el uso eficiente de los recursos que ya dispone un hogar, pues el estado tiene la capacidad de construir y mejorar infraestructura de transporte, las cuales beneficia la capacidad de viajar de las personas. Por otro lado, el Estado puede generar nuevos activos o recursos para las familias (Katzman 1999, pp.

26). Por ejemplo, el Estado construye obras que mejoren el sistema de transporte en la ciudad como la Línea 1 del Metro de Lima lo que genera condiciones favorables para que los residentes de San Juan de Lurigancho pongan en uso los recursos y mejoren sus condiciones de vida.

La relación entre el mercado y el Estado es que las instituciones estatales regulan, en mayor o menor medida, el mercado, además, tiene el rol de vincular las diferentes esferas del mercado y la sociedad (Katzman 1999, pp. 27). En ese sentido, si bien el mercado genera una oferta en los sistemas de transporte, el Estado regula dicho sistema, pues puede introducir subsidios, diseñar reglas y marcos regulatorios, y emitir permisos y licencias (Hernández 2012, pp.122). Por otro lado, el Estado vincula diferentes niveles del mercado y la sociedad relacionado la estructura de la ciudad, por ejemplo, la Línea 1 es una obra pública que vincula el sector privado y la necesidad de movilidad de los residentes de San Juan de Lurigancho

Otro componente de la estructura de oportunidades es la territorialidad que consiste en reconocer los recursos potenciales y condiciones de los diversos contextos territoriales. En ese sentido, en las ciudades se expresan diferentes formas de territorialidad que dependen de las relaciones que se establecen entre el territorio y lo sujetos que lo habitan, estos vínculos están ligados a la naturaleza de los lugares y a su patrimonio (Dematteis, 2006, pp.58). Por lo tanto, las relaciones que se construyen dentro de un territorio son importante dado que configura las dinámicas de movilidad en la ciudad e influyen en el acceso a un bien o un servicio.

En esa línea, una de las relaciones que se establecen en un territorio y los residentes es la movilidad y la forma de organización de los sistemas de transporte. Dado que estas vías y los modos de transporte son el resultado de las dinámicas territoriales de las personas. Sin embargo, tanto el Estado como mercado influyen en las dinámicas territoriales de las personas y la forma en que se va construyendo el territorio. Por otro lado, estas dinámicas difieren en cuanto al uso de algún sistema de transporte, es decir, movilizarse a través de la ciudad es diferente cuando uno usa el tren, o el taxi o la bicicleta.

5.2 Activos y recursos de los hogares

El aprovechamiento de la estructura de oportunidades va depender de los recursos y activos que tengan los hogares. En cuanto a los recursos hace referencia los bienes que controla un hogar, sean tangibles o intangibles. Los activos son recursos puestos en uso que permiten aprovechamiento de la estructura de oportunidades de un determinado lugar y tiempo que pueden ir cambiando. Estos activos pueden cumplir dos funciones, por un lado, mejorar el nivel de bienestar de la familia, por otro, contrarrestar las amenazas del bienestar la familia (Katzman 1999, pp. 33). Entonces, los activos son los recursos movilizados que logran aprovecharse de la estructura de oportunidades, por ejemplo, una familia puede tener recursos, pero no activos, dado que sus recursos no les permite aprovecharse de la estructura de oportunidades.

Un recurso puede ser un activo de acuerdo a una estructura de oportunidades específicas, por ejemplo, una familia puede tener con recursos económicos importantes y tiene un auto propio para moverse, sin embargo, no cuenta con licencia o no sabe manejar el vehículo, entonces, sus recursos no le permiten aprovechar la estructura de oportunidades. Por ello, es importante ubicar un recurso dentro de un marco de estructuras de oportunidades, pues permite entender la relevancia de este y sus implicancias en el bienestar de los hogares.

Los recursos de los hogares se agrupan en tres grupos: material, económico y sociales. El recurso económico está vinculado a la capacidad de pago de las personas para desplazarse. Contar con dinero para pagar un sistema de transporte es importante porque define los recorridos que puede realizar una persona, no contar con este recurso limita la capacidad de desplazarse de las personas.

El recurso material es el acceso o disponibilidad de contar con algún sistema de transporte privado como un auto o una bicicleta. Para poner en ambos recursos, material y económico, es importante que lo tengan en el tiempo que sea necesario, es decir, que esté disponible inmediatamente para su uso. Pues, estos recursos se agotan en su uso, y es limitado para cada día

(Hernández 2012, pp. 129). Lo que implica que puede contar un día con este recurso, pero al otro día no, se renueva contestemente ambos recursos.

Las redes sociales de los familiares o conocidos pueden prestar o compartir los recursos que cuentan. Para los jóvenes les permite apropiarse de los recursos físicos o humanos de sus contactos. Por ejemplo, un familiar o amigo tengo una movilidad propia y ayude a otro familiar a moverse al trabajo o le preste un dinero o le de acceso de información sobre rutas de transporte, entre otros.

Los recursos individuales son dos: recurso humano y género. Este tipo de recursos son propios del individuo. El recurso humano está relacionado a la capacidad física de las personas, formación básica y acceso a información. La capacidad física de las personas es un recurso básico y permite hacer uso de diferentes medios de transporte público, así, este recurso hace referencia a la capacidad de las personas para realizar caminatas, los vehículos de transporte cuenten con equipamiento para personas con alguna discapacidad física, entre otros.

En cuanto a la formación básica, está vinculado a los diferentes niveles de educación y conocimiento, por ejemplo, el acceso a educación es importante para obtener permisos y conocimientos sobre el manejo de algún medio de transporte como autos o bicicletas. El acceso de la información se refiere al uso de los recursos virtuales o no para minimizar el tiempo del desplazamiento o evitar desplazamientos innecesarios, por ejemplo, conocer las rutas y horarios del tren, el acceso aplicaciones como Waze, entre otras (Hernández, pp.129). Este recurso permite movilizar otros recursos para el aprovechamiento de la estructura de oportunidades, convirtiéndose en un activo muy importantes para un mejor aprovechamiento del a estructura de oportunidades.

El género es un recurso individual que hace referencia a los roles que asignan tareas de acuerdo al género. Por lo cual, las mujeres tienen que realizar diferentes actividades de cuidado o trabajo doméstico; en cambio, los hombres tienen poco protagonismo para realizar estas tareas. Por otro lado, el acoso sexual y las sensaciones de inseguridad al momento de moverse afecta en diferentes aspectos de la movilidad, por ejemplo, las mujeres pueden optar por

tomar rutas más largas que tomen más tiempo para sentirse seguras en sus viajes.

5.3 Estrategias

Las estrategias son prácticas y acciones que las personas toman a partir de la articulación de sus recursos y la estructura, es decir, las personas generan una estrategia para lograr un fin dentro de un contexto específico. Esta meta puede mejorar las condiciones de bienestar de hogar y mantener las mismas condiciones frente a amenazas (Katzman 199, pp. 34). En esa línea, las estrategias son acciones que toma el individuo, además este pone en práctica los recursos que le permitan aprovecharse de la estructura de oportunidades. Así, una persona cuenta con recursos económicos, puede tomar un taxi para movilizarse mucho más rápido y evitar zonas de tráfico, su estrategia es usar un servicio privado para llegar en un menor tiempo.

En ese sentido, las estrategias de desplazamientos son formas de negociación entre el espacio y el tiempo que optan los individuos con el fin de realizar actividades cotidianas, mantener sus relaciones sociales y llegar a lugares que consideren importantes o vitales para el desarrollo de su vida normal (Jirón, 2009, citando a Cass et al., 2005). Esto quiere decir que las personas no son viajeros pasivos, sino, tienen un rol activo en la construcción de sus desplazamientos a partir del tipo de sistemas de transporte que usan, el tipo de recurso que necesitan y ponen en uso, entre otros. Estas decisiones están enmarcadas en los recursos que poseen y en las estructuras de oportunidades del momento. Las personas toman las decisiones que consideren que les permite movilizarse de forma eficaz para llevar a cabo sus actividades.

Dentro de este enfoque, Jirón y Mansilla proponen el estudio de la configuración de barreras de la movilidad cotidiana mediante la metáfora de las espesuras, es decir, mientras más espeso, mayor serán las barreras presentes en la movilidad. La configuración de las barreras influye en el desarrollo de estrategias y en la experiencia en la vida cotidiana de las personas al transitar. Los autores toman en cuenta que no solo es importante la condición económica y la localización socioespacial, sino es una combinación entre la infraestructura

existente y las condiciones económicas y socioculturales que conllevaría a las personas a una situación de exclusión social (Jirón y Mansilla, 2013, pp.59). En ese sentido, las personas toman decisiones, no solo como individuos, sino como mujer o hombre, como niño o como adulto mayor, de acuerdo a las tareas que tiene que cumplir.

5.4 Movilidad

La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre diferentes lugares con el fin de realizar actividades cotidianas o no, los desplazamientos involucran personas y bienes, e implica una mezcla entre capacidades objetivas o subjetivas para lograrlo (Gutiérrez 2012, pp. 68). La movilidad juega un rol central en la organización de la vida cotidiana, pues es un articulador entre actividades cotidianas como ir al trabajo, supermercados, atenderse en un hospital, entre otros. Los desplazamientos o viajes son resultado de la mediación entre las opciones disponibles y elecciones de un grupo social (Gutiérrez 2012, pp. 66). Es decir, la movilidad se diferencia entre grupos sociales dado hay una diferencia entre los recursos que tiene cada grupo.

En ese sentido, los viajes son el resultado de una toma de decisiones a partir de un universo de viajes posibles. Sin embargo, este universo de viajes varía de acuerdo a cada grupo social, pues cada grupo identifica que viajes son posibles y que viajes no son posibles, que viajes les convienen, entre otros. Así, las personas en condiciones de pobreza no pueden realizar tantos viajes por las limitaciones económicas, entonces, toman decisiones de acuerdo a sus posibilidades económicas, una de esas estrategias puede ser caminar.

Asimismo, es necesario mirar los desplazamientos como resultado de las decisiones y posibilidad de las personas, tomando en cuenta los viajes que puede realizar, los que conoce, los que prefiere, los que elige, los que no elige (Gutiérrez 2012, pp. 67). En esa línea, la principal unidad de análisis de la movilidad, los viajes, son el resultado de lo que ha decidido/lo que le es posible/ lo que prefiere de los actores a partir de sus recursos y bienes.

Por otro lado, la finalidad de los desplazamientos no son concretamente lugares, sino las actividades y servicios ubicados en los lugares. En esa línea, la

movilidad, también, es una práctica social, pues el viaje es un performance del territorio para satisfacer necesidades y deseos (Gutiérrez 2012, pp. 68). Así, el viaje puede ser entendido como una coordinación de los movimientos que se realizan entre un espacio y tiempo. Lo que nos permite entender las interacciones y relaciones que se desarrollan en los viajes, así, la movilidad puede expresar y construir nuevas relaciones sociales en movimiento (Zunino, 2018, pp. 43).

A partir de esta definición de movilidad, Jirón plantea un marco analítico para comprender la movilidad: como enfoque y como objeto. Como enfoque, la movilidad analiza las diferentes conexiones entre espacios y formas de habitar, pues señala la importancia de entender que la vida cotidiana se experimenta en un continuo movimiento entre diferentes espacios y tiempos (Jirón y Imilán, 2018, pp.22). Por ejemplo, el estudio del trabajo desde este enfoque, estudiaría los movimientos en la ciudad por motivos laborales, la separación entre espacios de producción y espacios personales. La metodología usada en este enfoque tiene un rol importante dado que permite acompañar a las personas en sus recorridos para comprender las relaciones que se dan en el movimiento a través de espacio y tiempo

La movilidad como objeto, implica el estudio del movimiento como objeto de estudio y la movilidad en sí misma. Así, se pretende estudiar el transcurso del desplazamiento, lo que ocurre antes y después de viaje, el uso de los diferentes modos de transporte, entre otros. También, tomar la movilidad como objeto implica cambiar la visión del viaje como un tiempo perdido a una práctica social y cultural en la cual las personas toman decisiones respecto a sus desplazamientos. Estas decisiones tienen implicancias en la forma de relacionarse con otras personas y la forma de experimentar la ciudad (Jirón y Imilán, 2018, pp. 21). En ese sentido, los estudios que toman la movilidad como objeto se preguntan en como los habitantes comprenden las infraestructuras de transporte y los equipamientos de movilidad, como se comportan durante el viaje, que tipo de acciones o decisiones toman respecto a su movilidad, entre otras cuestiones.

Las prácticas de movilidad están en constante cambio y adaptación que están vinculadas a las subjetividades y a la experiencia de las personas. Tomar la movilidad como objeto, también implica un análisis sobre la planificación de la ciudad (Jirón y Imilán, 2018, pp.27). Pues las ciudades pueden generar la desigualdad y exclusión social. Pues los espacios diseñados para la movilidad pueden estar interconectados, así un paradero de buses no tiene veredas para llegar hasta el paradero.

La presente investigación, interpreta la movilidad como un objeto, pues se pretende estudiar los desplazamientos en sí mismo. La movilidad se define como la suma de los desplazamientos realizados que involucra el uso de recursos materiales o no para realizar actividades cotidianas para poder acceder a diferentes recursos que ofrece la ciudad. Estos desplazamientos pueden ser diferentes de acuerdo a las barreras y al uso de sistemas de transporte que cambian cada cierto tiempo y espacio. La movilidad puede definirse a partir de tres dimensiones: la intermodalidad, la accesibilidad y la experiencia urbana (Jirón y Imilán, 2018, pp.21).

La movilidad comprende una diversidad de espacios, es decir, no ocurre en un solo lugar. La intermodalidad hace referencia a los desplazamientos que realizan las personas mediante distintos modos de viaje. Esta dimensión está vinculada a la planificación de los espacios, dado que los espacios pueden no adecuarse a las características intermodales de las trayectorias de las personas (Jirón, 2018, pp. 25). Así, por ejemplo, una persona puede caminar por 15 minutos de su casa a una estación de tren, luego tomar el tren por 20 minutos, luego un combi y llegar a su destino, en este ejemplo hay distintos modos de viajes, algunos predominan más por tiempo, y sus trayectos se desarrollan en diferentes espacios.

La dimensión de la accesibilidad problematiza las barreras en la movilidad que las personas enfrentan en el transcurso de sus desplazamientos. Esta dimensión, también, señala la multiplicidad de obstáculos que pueden enfrentar las personas en sus desplazamientos cotidianos. Dentro de las barreras tenemos: financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones. El aspecto financiero se refiere a los

costos que uno tiene que pagar para poder movilizarse en distintos sistemas de transporte. Las físicas se refieren a las distancias que uno tiene que recorrer y las condiciones físicas de los espacios en donde uno se moviliza. Las barreras organizacionales hacen referencia a las diferentes actividades que tiene que realizar y la organización en sus desplazamientos para lograr dichas actividades. La barrera temporal involucra los tiempos en los cuales se realiza el desplazamiento y los horarios en los cuales los sistemas de transporte están disponibles. Por otro lado, las barreras de las habilidades tratan sobre las capacidades de las personas para desplazarse como saber manejar, tener una licencia, entre otros. Las barreras tecnológicas se vinculan a la posibilidad de facilitar los viajes, ampliarlos o sustituirlos mediante el uso de internet. Finalmente, las barreras corporales o emocionales, esto implica las situaciones de la inseguridad, violencia o el acoso que pueden experimentar las personas en sus trayectos (Jirón y Mansilla, 2013, pp. 61).

Las barreras pueden aparecer y desaparecer a lo largo de los trayectos de las personas, de acuerdo al sistema de transporte que usen en un espacio y tiempo. Además, la combinación de las barreras, la espesura, configura una experiencia y una forma en la que se percibe el movilizarse y la ciudad. Es preciso señalar que las barreras son diferentes a los recursos de los hogares y las estructuras de oportunidades. En primer lugar, las barreras se diferencian de los recursos de los hogares dado que estas se hacen presentes durante los desplazamientos, pueden variar de acuerdo al uso de un sistema de transporte o no; por ejemplo, una persona puede tener bajos ingresos económicos, un recurso; pero el bus es barato, el recurso económico no aparece como una barrera que limite los desplazamientos.

Por otro lado, la estructura de oportunidades va cambiando a lo largo del tiempo de acuerdo a la configuración del mercado, Estado y la territorialidad, pero se mantiene en los desplazamientos de las personas; en cambio, las barreras aparecen a partir de los desplazamientos y puede ir cambiando de acuerdo a los medios y contextos de los desplazamientos. En ese sentido, una persona quiere usar el tren Eléctrico, resultado de la articulación Estado y mercado; sin embargo, puede experimentar la barrera tecnológica y temporal, es

decir, no conocer el funcionamiento de los horarios del tren y no tener las aplicaciones de celular del tren que les permiten conocer el funcionamiento del tren.

En segundo lugar, las barreras son formas de estudiar los obstáculos en la movilidad, comprendiendo el movimiento entre el espacio y tiempo cambiante. En cambio, la estructura de oportunidades son las posibilidades de acceder a un bien o servicio en un espacio y tiempo determinado. Las barreras de accesibilidad cuestionan la idea de un el tiempo y espacio como unidades de análisis estables, pues van cambiando constantemente, dado que estas se van definiendo durante el trayecto, pues la movilidad es un objeto de estudio móvil.

Finalmente, la dimensión de la experiencia urbana, la movilidad y los desplazamientos son formas de habitar en movimiento. Al desplazarnos de un lugar a otro, es un momento de experiencia en donde suceden cosas que nos permite analizar socioculturalmente la ciudad y nuestras relaciones con otros (Zunino, 2018, pp. 38). Así, por ejemplo, en un viaje en couster uno puede ver en el trayecto diferencias entre espacios, así, si el bus recorre tanto áreas pobres como las más adineradas, el trayecto de ver diferentes barrios con diferentes clases sociales, nos da una visión de la ciudad. En el transcurso del viaje uno puede experimentar diferentes relaciones, vínculos, representaciones, entre otros, a cerca de la ciudad y la forma en la cual se organiza.

La movilidad como experiencia implica observar cómo se mueven las personas, más allá de los medios de transporte, además, cuestiona lo que sucede en los viajes, las performances de movilidad y el tipo de vínculos o relaciones sociales que se tejen (Zunino, 2018, pp 42). En ese sentido, el autor propone la perspectiva de género, como un ejemplo de las diferentes formas de experimentar un viaje. En primer lugar, esta perspectiva nos ayuda de eliminar la idea de un tipo único de viajero o pasajero. En segundo lugar, durante los viajes hay diferentes relaciones de poder en el acceso a un servicio de transporte, pues, las mujeres no tenemos la misma libertad de usar un servicio de transporte por el acoso.

Gráfico N°6: Marco teórico



Fuente: Elaboración propia

El gráfico 6 señala que los arreglos institucionales definidos por la configuración entre mercado, Estado, sociedad y la territorialidad genera un tipo particular de estructura de oportunidades en un espacio y tiempo específico. Por otro lado, los recursos que cuenta la familia, tanto físico, humano y social, puestos en uso mediante las capacidades de los individuos, se convierten en activos que permite el aprovechamiento de esta estructura de oportunidades. La configuración tanto de arreglos y como recursos de los hogares generan un marco de acción del cual los individuos toman sus decisiones.

A partir de esta interacción que se produce entre estos dos elementos, las personas toman decisiones respecto a las estrategias a tomar en la forma de viajar, es decir, toman decisiones a partir de sus recursos y la configuración del mercado, Estado y la territorialidad. Estas decisiones son negociaciones que definen una estrategia de movilidad en la ciudad y configuración de una forma de movilizarse. Por otro lado, hay una retroalimentación de la movilidad sobre los recursos de los hogares, pues la movilidad puede mejorar la capacidad de obtener recursos en los hogares. También, la forma de movilidad en la configuración de la estructura de oportunidades, dado que las formas de movilidad pueden generar un nuevo mercado y cambiar la forma de configurarse la estructura de oportunidades.

La movilidad es el resultado de las estrategias tomadas a partir de la interacción entre la estructura de oportunidades y recursos de los hogares y los individuales. Entre sus dimensiones, se encuentra la accesibilidad, la intermodalidad, y sus narrativas y percepciones entorno a los viajes. La accesibilidad hace referencia a las barreras (financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emociones) presentes en los diferentes momentos de los desplazamientos de las personas. La intermodalidad implica las distintas formas de viajar y el uso de diferentes sistemas de transporte que tienen los sujetos para llegar a su destino. Finalmente, la experiencia urbana enfocado a entender que ocurre dentro de los trayectos, y la forma en la cual se perciben los viajes que configuran una experiencia de la ciudad y del espacio.

A modo de conclusiones, el distrito de San Juan de Lurigancho dentro de estructura urbana, se ubica alejada físicamente de los centros entendidos como la concentración de diferentes actividades económicas y sociales. Viajar hacia estos centros es complicado por la infraestructura de transporte, la morfología del distrito y las características socioeconómicas. Este distrito tiene más de un millón de habitantes, superando en población al departamento de Arequipa, la mayoría de su población son jóvenes de estratos bajos y no cuentan con los servicios de vivienda necesarios (INEI, 2017)

La infraestructura de transporte del distrito está centrado en los buses y en auto particular, hay pocas rutas que recorren los centros de la ciudad. Por otro lado, la morfología del distrito, rodeada por cerros, complica la conexión interdistrital mediante vías, por lo cual, casi todas las salidas del distrito se encuentran en sola dirección.

El equipamiento del distrito va construir a aumentar la capacidad de viajar de los jóvenes de San Juan de Lurigancho. Por ello, la investigación propone comprar la movilidad cotidiana, en términos de las características modales y estrategias de los desplazamientos, barreras y narrativas entorno al viaje. Consideramos a partir de la literatura revisada que la Línea 1 genera la conexión directa con los centros de la ciudad para los residentes de este distrito, lo que genera que

puedan acceder a mejores oportunidades laborales que mejoren sus condiciones de vida.

Por otro lado, el acceso a este sistema de transporte y los beneficios que trae depende de los recursos que cuente un hogar para aprovecharse de estos beneficios. Los residentes de la zona uno, tiene menores recursos y viven en zonas alejadas de las estaciones del tren, el acceso a este sistema de transporte es complicado dado que viven lejos de este, por ello tendrían que tomar algún medio de transporte adicional. Además, con cuentan con recursos económicos lo que limita la cantidad de viajes. En cambio, los residentes de la zona uno, que cuentan con mayores recursos y se ubican espacialmente cerca al tren, se van beneficiar del tren dado que cuentan con recursos y su posición dentro del distrito los favorece.

En este caso de la zona uno viajar mediante el tren, en comparación con la zona dos, implica gastar más y toma más tiempo. Pero, para la zona uno es más importante este sistema de transporte, pues permite que puedan viajar a más lugares con mejores oportunidades que antes no podían acceder por la falta de recursos. En cambio, para la zona dos, dado que cuentan con mayores recursos, podían movilizarse a los centros de la ciudad usan su recurso económico, usar un colectivo, por ejemplo.

6. Bibliografía:

Avellaneda, P. (2007). *“Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima”*. Tesis doctoral. Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona.

http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf

Avellaneda, P.y Lazo, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires*. pp. 47-58.

www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf

Bielich, C (2009). La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte publico en Lima Metropolitana. Lima, CIES, IEP (Doc. de trabajo, 155. Serie Economía, 49)

Big Data (2017). Sistema de Análisis de Viajes en Lima y Callao.

<http://bigdata.aate.gob.pe:3009/mapanalisis/>

Chavez, K. (2019). Habitar la estación: lógicas territoriales de comerciantes ambulantes y moto taxistas. El caso de VES. Tesis de licenciatura. Departamento de Ciencias Sociales. Pontificia Universidad Católica del Perú

Cresswell, T (2002). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 2010, Vol. 35, N° 4, p. 550-558.

Giuseppe D. (2006). En la encrucijada de la territorialidad urbana. *Bitácora*, Vol.10, N° 1, p. 53-63

Gutiérrez, Andrea (2012). *¿Qué es movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Bitácora 21. Universidad Nacional de Colombia

Gonzales de Olarte, E. y Del Pozo Segura, J- (2012). Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis de la localización del empleo. *Investigaciones Regionales*

Hernandez, D. (2018). Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 67, 119-125.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692316303556>

Hernández, D. & Witter R (2011). Entre la ingeniería y la antropología: Hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista*

Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires. pp. 29-46.
www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.pdf

Hernández, D. (2012). "Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad". En: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 38, No. 115. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Imilan, W. Jirón, P & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur* N° 3 · 2015 Págs. 87 – 103

INEI (1993) Censo Nacionales 1993. IX de Población y IV de Vivienda.

INEI (2007) Censos Nacionales 2007. XI de Población y VI de Vivienda.

INEI (2017) Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas

INEI (2018). Perú: Mapa de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), 1993, 2007 y 2017

INEI (2020). Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas según Ingreso Per Cápita del Hogar.

Jirón, P. y Imilán, W. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. Revista de área de estudios urbanos del instituto de investigaciones de Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA). Quid 16 N°10 (17-36)

Jirón, P., Lange, C., Bertrand, M. (2010). Exclusión y Desigualdad especial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista ENVI*, Vol. 25, N° 25.

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*, 0(56), 53-74.
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-34022013000300004&script=sci_arttext

Jirón, P & Zunino, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio* Vol. 16

Kaztman, R. (Coord.). (1999). Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay. Montevideo: Programa

de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD Uruguay) /Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal, O (cina de Montevideo).

Metzger, P., Gluski, P., Robert, J. y Sierra, A. (2015). Atlas problemático de una metrópoli vulnerable desigualdades urbanas en Lima y Callao

Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Doc. Anàl. Geogr.* 41, 2002 107-120

Miralles-Guasch, C. & Cebollada A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E.* N.º 50, págs. 193-216

Municipalidad de San Juan de Lurigancho. Población.

<http://munisjl.gob.pe/poblacion.php>

Leibler, L., & Brand, P. (2012). Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable*. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 41 (3), 363-387.

Lima Como Vamos (2019). Lima y Callao según sus ciudadanos Décimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad.

Lima Como vamos (2018). ¿Cómo vamos en Lima y Callao? Noveno Informe de Indicadores sobre Calidad de Vida

Lima Como vamos (2017). Evaluando la Gestión: VIII Informe de Resultados sobre Calidad de Vida

Lima Como vamos (2015). Evaluando la Gestión en Lima: Sexto Informe de Resultados sobre Calidad de Vida en Lima.

PNUD Perú (2019). El Reto de la Igualdad: Una lectura a las dinámicas territoriales en el Perú

Perú21(2020). Línea 1 del Metro de Lima y Callao transportó a 15 millones de pasajeros en enero de 2020.

<https://peru21.pe/lima/linea-1-del-metro-de-lima-y-callao-transporto-a-15-millones-de-pasajeros-en-enero-de-2020-noticia/>

Rasse, A., & Martínez Leiva, M. J. (2019). Entre el goce y el padecimiento. Movilidad cotidiana y disfrute por parte de estudiantes de educación superior que habitan el periurbano de la Región Metropolitana de Santiago, Chile.

Investigaciones Geográficas, 58, 51. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2019.54435>

Transitemos (2018). Aspectos negativos de la congestión vehicular en Lima.

Vega Centeno, P (2004). Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima: un análisis del testimonio de la señora Eufemia.

Vega Centeno, P., Carlos Dextre, J. y Alegre, M (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima metropolitana. En: Lima_Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano

Vega Centeno, P (2017). *La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte. Cambios y permanencias en la estructura metropolitana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Zunino, D. (2018). Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social, revista de sociología da USP*, v. 30, n. 2. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes

